3 1761 11849572 0


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761118495720

Government Publications

CA1
TA87
-A56



Canadian Transport Commission

Commission canadienne des transports

The Eighteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1984

Canada

CA1
TA87
-A56

Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Eighteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1984

LIBRARY
APR 1 1 1985
University of Toronto

Canada



The Eighteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1984 was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Word Processing Services.

Equipment: Xerox 8000 System

©Minister of Supply and Services Canada 1985
Catalogue No. TT1-1984
ISBN 0-662-53527-8

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Président

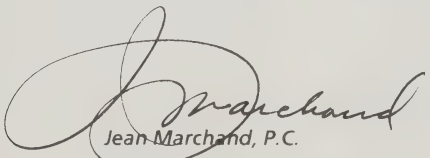
Canadian Transport Commission
President

The Honourable Don Mazankowski, P.C.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the eighteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1984.

Yours sincerely,



Jean Marchand, P.C.
President
Canadian Transport Commission

Canada

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1984

President: Honourable Jean Marchand, P.C.

Vice-President (Law): J.D. Thompson, Q.C.[1]/J. T. Gray, Q.C.[2]

Vice-President (Research): Yves Dubé

Commissioners:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Mike Landers[3]
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.[1]
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.[4]
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois[5] M.D. Armstrong[6]
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.A.D. Magee
Review	J.D. Thompson, Q.C.[1] J.T. Gray, Q.C.[2]
Water Transport	Anne-Marie Trahan, Q.C.[7] Paul Langlois[5]

[1] Appointed June 29, 1984
[2] Term expired May 31, 1984
[3] Appointed July 9, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984
[5] Appointed Chairman ATC, Dec.,10, 1984
[6] Relinquished Chairmanship, Dec.,10, 1984
[7] Appointed Chairman WTC, Dec. 10, 1984

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 15

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 31

Water Transport Committee 39

Motor Vehicle Transport Committee 45

International Transport Policy Committee 49

Commodity Pipeline Transport Committee 51

Review Committee 55

Research Branch 57

Traffic and Tariffs Branch 61

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 65

Appendices 75

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC), established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967, regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

Its head office is located in the National Capital Region and a Western Division, created in 1979, is in Saskatoon, Sask.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal; to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC is comprised of a maximum of 17 commissioners, including the president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1984, CTC committees issued 924 decisions and 2 815 orders; they held 42 hearings over a record 249 sitting days.

Highlights of 1984

Air Transportation

The Air Transport Committee (ATC) held two major hearings which have had an impact on Canadian air transportation.

The hearing held on Canadian air fare issues and domestic charters, early in the year, clearly demonstrated the need for change. The hearing made an important contribution to the new Canadian air policy. The ATC interim report based on evidence heard at the hearing, contained many recommendations principal among which was the establishment of fare zones to widen the market for discount fares. This three-zone system was implemented immediately, but was replaced in September by a two-zone system that further relaxed the air regulations governing both scheduled service airlines and charter carriers. The air fare hearing brought about other changes, namely amendments to the Air Carrier Regulations governing domestic and international Advance Booking Charters (ABC's).

The second major hearing dealt with the adequacy of air services in northern and remote areas. It was held in June and July in 19 communities across Canada, from Labrador to the Yukon. The summary report released in November stressed the importance of air transportation in remote areas where other types of transportation systems are not available. Adoption of recommendations contained in the report could increase competition and help reduce costs to travellers and shippers in those areas.

Rail Transportation

One of the longest public hearings in the history of the CTC was held by the Railway Transport Committee (RTC) last summer and fall. It concerned proposals by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP) acting as a partnership, Trans-Ontario Railway Company and Erie Express Railway Corporation to acquire from Conrail of Philadelphia, interests in the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company, and the Niagara River Bridge Company.

In a decision issued on Dec. 14, the hearing panel did not disallow any of the three proposals because it did not find in them anything that was unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial

to the public interest. The decision also granted CP Limited's application for a recommendation to the Governor in Council to sanction the agreement CN and CP Limited had entered into in April, 1983 with Conrail. Both Erie Express and Trans-Ontario have appealed the RTC decision to the Cabinet.

Another hearing was held in September and October as part of a CTC inquiry into the effects in Canada of U.S. railway deregulation. The study was started in 1983 at the request of the Minister of Transport after the two major Canadian railways had reported revenue losses of $100 million to U.S. competitors since the U.S. adopted the *Staggers Rail Act* of 1980. A staff report was produced in May and, due to the national importance of the issue, public hearings were deemed appropriate. The final report of the CTC inquiry was released at the end of the year. It concluded that the rail regulatory systems of the two countries are no longer compatible and suggested a number of legislative changes to restore transborder railway pricing harmony.

There were two other issues of general interest: the applications by CN and CP Rail to operate freight trains without cabooses, and the on-time performance of VIA Rail passenger-trains during the Christmas/New Year holiday season.

In the first case, the RTC held a pre-hearing conference on the issue after which a technical group composed of railway, union, and CTC representatives was formed to elaborate on a plan for the testing of cabooseless trains. The test plan was widely distributed in October and public hearings started in December for discussion with all interested parties. The hearings will continue in 1985.

In the case of VIA Rail, a report prepared by a CTC task force of three senior staff members attributed VIA Rail's on-time performance problems to old and unreliable equipment, and to unsatisfactory operating agreements with the two largest railways. The report recommended that VIA replace its fleet of locomotives and cars with new equipment that would operate reliably in the North American environment, and negotiate better agreements with CN and CP Rail for the use of tracks and maintenance of locomotives.

Safety

In February, the RTC released its decision on the public hearing and inquiry it held into a December, 1982 accident at CP Rail's Winnipeg yard where six uncontrolled locomotives crashed into five empty tank cars, resulting in an explosion and a fire. The accident was attributed to employee error. A series of RTC orders were immediately issued to improve safety standards and upgrade training and supervision of railway employees.

Another inquiry from March until August looked into the causes and circumstances of an accident involving a tank car at CN's MacMillan yard northwest of Toronto when the end of a tank car that had previously held butane gas blew out. Twenty-six tank cars were ordered out of service after they were suspected of having cracks similar to the one found in the accident car. The report of the inquiry Commissioner has been submitted to the Railway Transport Committee and is expected to be made public early in 1985.

Although figures released in February indicated that the number of railway crossing accidents had decreased in 1983 compared to the previous year, the RTC stepped up its program to improve level crossing safety. It expects to make several recommendations, one being that crossing signs be more visual, and another that driver education programs undertaken by Operation Lifesaver be broadened to reduce crossing accidents caused by irresponsible acts on the part of drivers. Operation Lifesaver is a nationwide public information program that was set up in 1981 to make the public aware of dangers at railway crossings. The campaign is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in cooperation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

Water Transportation

In February, the Water Transport Committee (WTC) ruled in favour of CN's 1982 acquisition of Task Terminal Limited of Montréal. The decision followed a public hearing held in 1983 during which an investigation of other acquisitions by CN was made. In response to requests by parties to the hearing who asked for an open discussion on public policy matters that affect the future of the port of Halifax, the WTC is planning a public hearing in 1985 to study all aspects of the vertical integration that has taken place in the Canadian transportation industry through the acquisition of shipping companies by railways.

The committee also has under consideration, the formation of Canada Line by CP Ships and Compagnie Maritime Belge, two companies operating container services between Montréal and Europe. A decision is forthcoming.

Intermodal/Multimodal Transportation

An emerging trend of particular significance to transportation policy development is the rapidly expanding use of intermodal and multimodal transport services. Current multimodal issues include major investments, mergers, the introduction of new technology, and the effects of multimodal operations on the contractual interests of carriers, shippers and freight forwarders.

The Commission has established an internal task force to examine the means and methods by which the issues raised by the introduction and expansion of such services can be dealt with effectively and the public interest safeguarded.

The Handicapped

Since its creation in 1980, the CTC's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped has endeavoured to find solutions to problems encountered by the disabled when they travel. The development of an administrative procedure for issuance by the Commission of a multimodal transportation card is one such solution. The Commission's Office of the Coordinator of Transportation of the Handicapped is responsible for administering the issuance of this card that will identify travellers who require an attendant en route, and will enable the attendant to receive a fare concession. Work has progressed in ensuring acceptability of the card by carriers and the disabled community.

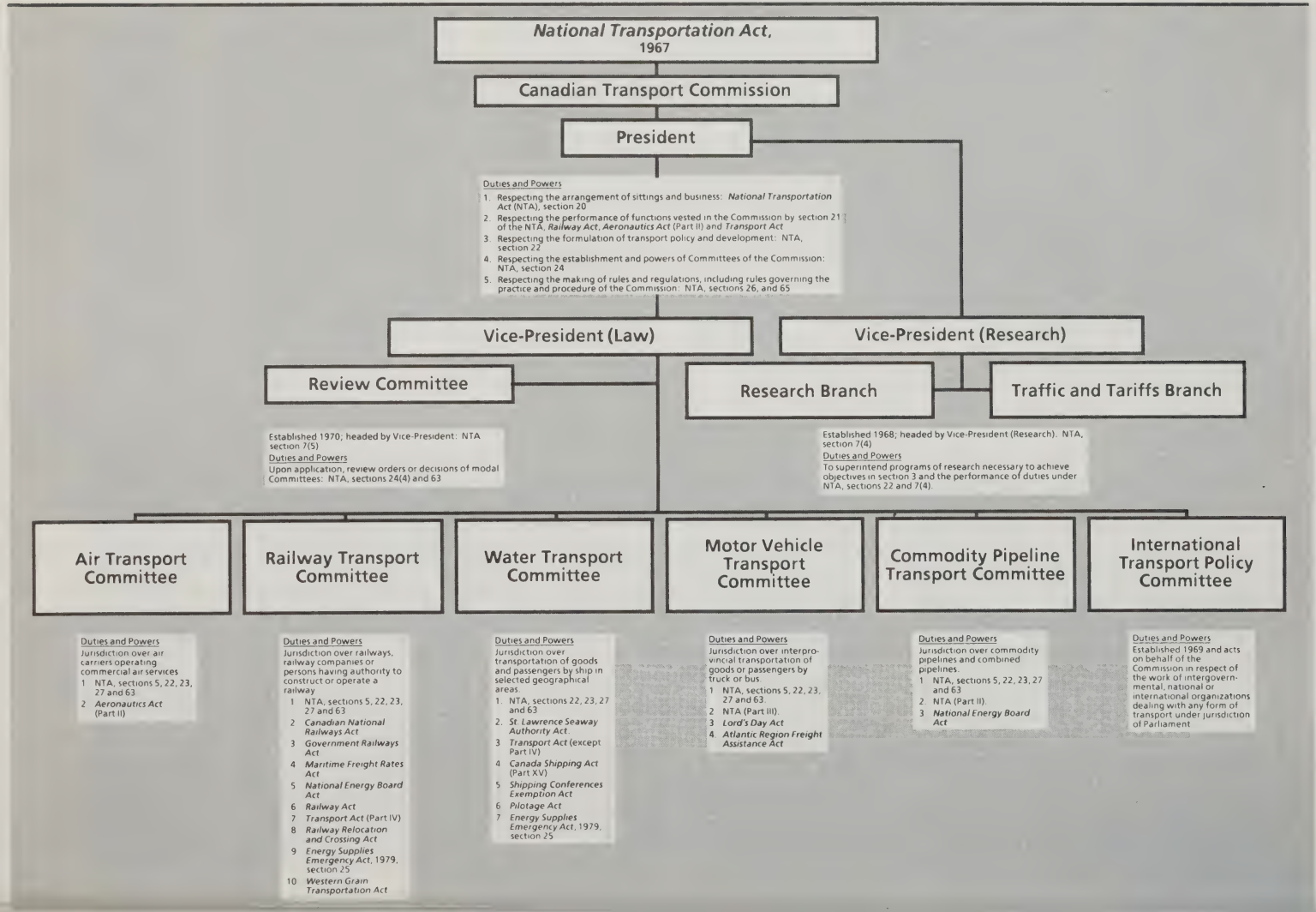
In 1981, the Parliamentary Special Committee on the Disabled and the Handicapped recommended free travel for an attendant required to care for the personal needs of a disabled traveller when using air transportation. In 1982, the Air Transport Committee (ATC) studied the issue and decided that the tariffs filed by the air carriers were, in their view, prejudicial to these travellers and to obese passengers who require more than one seat. After the carriers applied for a review of this decision, a special panel of the ATC was formed to investigate the matter further. Eighty-five submissions were received by the panel and its report is expected early in 1985.

In January, 1984, the Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing to investigate an appeal filed by a handicapped person after VIA Rail had refused to transport his electric cart. More particularly, the appellant wanted the RTC to define the term 'wheelchair' as contained in VIA Rail's baggage car traffic tariff.

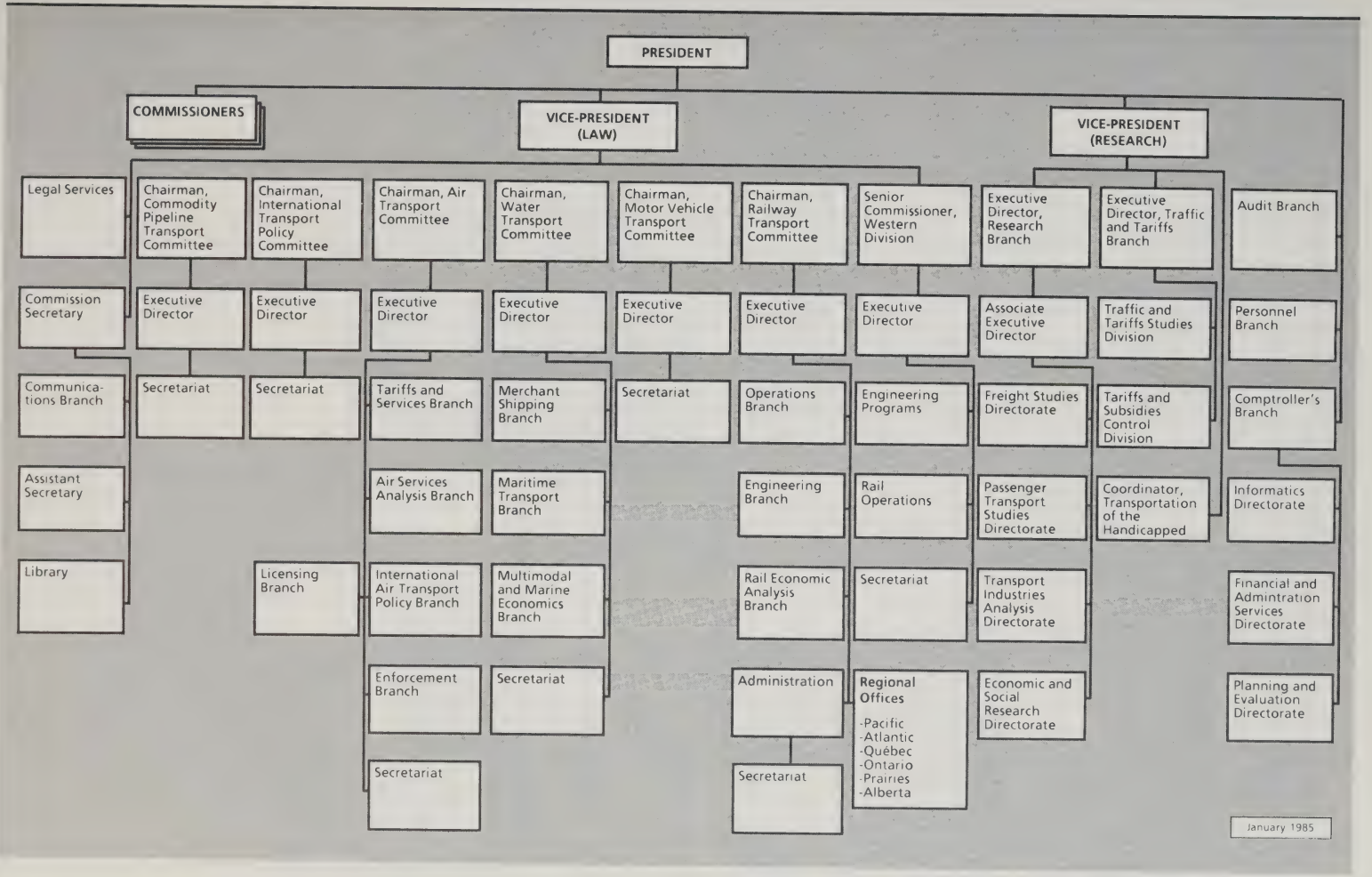
The committee determined that the cart in question was a carrier designed for industrial use and, as such, could not be construed to be a wheelchair. It concluded that the railway's refusal had, therefore, not resulted in a breach of its obligation to provide reasonable and suitable accommodation.

The Commission has also been heavily involved in the development of accessibility standards for intercity rail-passenger service.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CANADIAN TRANSPORT COMMISSION



CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-1011
Telex: 04-508523

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6

Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Quebec
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-388-7040

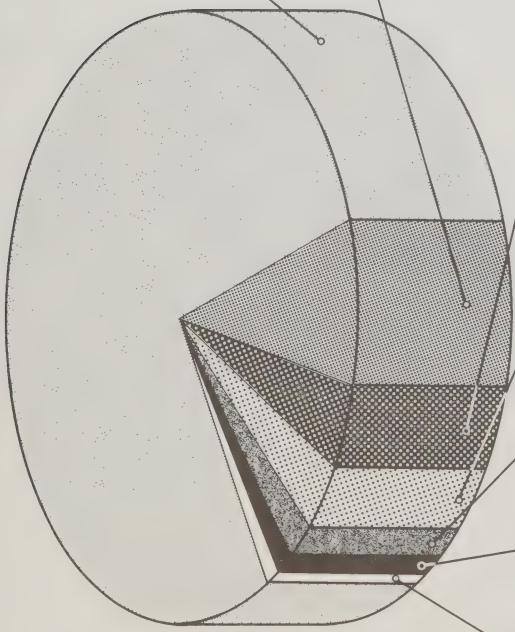
CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1984*



Western Grain Transportation Act
$589 776 000
($0)
72.5%

Statutory payments under the *Railway Act*
$102 109 000
($415 487 000)
12.6%

Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*
$55 298 000
($50 120 000)
6.8%

Administration
$42 552 000
($38 009 000)
5.2%
4.2% Salaries & Wages
1.0% Other

Payments under the *Maritime Freight Rates Act*
$14 413 000
($10 754 000)
1.8%

Railway Relocation and Crossing Act
$6 789 000
($14 862 000)
0.8%

Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers
$2 100 000
($1 500 000)
0.3%

*Note: Figures for 1983 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	102 109	415 487	(313 378)
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	55 298	50 120	5 178
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	2 100	1 500	600
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	14 413	10 754	3 659
Railway Relocation and Crossing Act	6 789	14 862	(8 073)
Western Grain Transportation Act	589 776	–	589 776
Total	**770 485**	**492 723**	**277 762**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

Activity	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	7 967	6 360	1 607
Rail Transport	16 254	15 042	1 212
Road Transport	2 306	2 044	262
Other Transport	1 820	1 707	113
Research and Analysis	5 857	5 467	390
Administration	8 363	7 389	974
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	6 887	5 442	1 445
International Transport Policy Committee	122	149	(27)
Motor Vehicle Transport Committee	155	147	8
Railway Transport Committee	13 537	12 618	919
Water Transport Committee	1 411	1 357	54
Western Division	1 387	1 363	24
Research Branch	3 897	3 560	337
Traffic and Tariffs Branch	3 576	3 339	237
Administration and Support Services	11 595	10 034	1 561
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1984	1983	Increase (Decrease)
Air Transport	150.1	143.8	6.3
Rail Transport	284.3	294.2	(9.9)
Road Transport	64.2	61.0	3.2
Other Transport	36.5	36.3	0.2
Research and Analysis	104.6	103.8	0.8
Administration	188.1	195.3	(7.2)
Total	**827.8**	**834.4**	**(6.6)**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	134.3	128.6	5.7
International Transport Policy Committee	1.3	1.2	0.1
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.0	0.0
Railway Transport Committee	242.5	249.9	(7.4)
Water Transport Committee	30.5	30.7	(0.2)
Western Division	19.3	25.2	(5.9)
Research Branch	66.8	68.4	(1.6)
Traffic and Tariffs Branch	96.6	91.2	5.4
Administration and Support Services	233.5	236.2	(2.7)
Total	**827.8**	**834.4**	**(6.6)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

Activity	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	5 946	5 450	496
Rail Transport	13 063	12 338	725
Road Transport	2 126	1 924	202
Other Transport	1 497	1 471	26
Research and Analysis	4 561	4 243	318
Administration	6 555	6 034	521
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5 146	4 733	413
International Transport Policy Committee	55	97	(42)
Motor Vehicle Transport Committee	131	124	7
Railway Transport Committee	11 054	10 505	549
Water Transport Committee	1 229	1 225	4
Western Division	1 002	960	42
Research Branch	2 996	2 789	207
Traffic and Tariffs Branch	3 253	2 954	299
Administration and Support Services	8 882	8 073	809
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Activity			
Air Transport	2 021	910	1 111
Rail Transport	3 191	2 704	487
Road Transport	180	120	60
Other Transport	323	236	87
Research and Analysis	1 296	1 224	72
Administration	1 808	1 355	453
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Organizational Unit			
Air Transport Committee	1 741	709	1 032
International Transport Policy Committee	67	52	15
Motor Vehicle Transport Committee	24	23	1
Railway Transport Committee	2 483	2 113	370
Water Transport Committee	182	132	50
Western Division	385	403	(18)
Research Branch	901	771	130
Traffic and Tariffs Branch	323	385	(62)
Administration and Support Services	2 713	1 961	752
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a Cabinet decision that the Commission should have a visible presence in Western Canada. The Western Division, headquartered in Saskatoon, provides Western Canadians with direct access to the Commission. Through its interpretation of the role and function of the Commission, the division promotes a more effective public participation and awareness. Air and rail carriers, industrial shippers, the grain industry, cities, towns and communities, and all the various users of transportation in Western Canada are better able to raise appropriate questions with and make their concerns known to the Canadian Transport Commission. Two Commissioners, who are members of all modal committees, are assigned to the Western Division. The Senior Commissioner being the Chief Executive Officer is assisted by a small staff of professionals and support personnel operating out of the Commission's Western headquarters.

Rail

Branch Line Applications to Abandon

In 1984, four public hearings were held by the Western Division in the matter of a reconsideration of applications to abandon railway branch lines. They were:

CN Amiens Subdivision - A public hearing was held April 3, 1984 to consider CN's application to abandon 20.7 miles of trackage between Spiritwood and Shell Lake, Sask. In its decision, the Commission ordered the line be abandoned on Aug. 31, 1986; and

CN Carlton Subdivision - A public hearing on July 31, 1984 reconsidered CN's application to abandon the 28.2 miles of trackage between Dalmeny and Laird, Sask. An earlier decision of the Commission dated Oct. 8, 1980 recommended to the then Minister of Transport that the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird be placed in the basic rail network protected from abandonment until Jan. 1, 2000. The hearing in 1984 again recommended that the line be protected until Jan. 1, 2000. Order-in-Council PC 1984-4046 of Dec. 13, 1984 placed the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird in the basic rail network, protected from abandonment until Jan. 1, 2000.

In addition to the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird being placed in the basic rail network, the Governor in Council protected the following subdivisions from abandonment until January 1, 2000:

CN Winnipegosis Subdivision - PC 1984-1386 placed 10.4 miles of track between Sifton Jct. and Fork River, Man. in the basic rail network;

CN Gravelbourg Subdivision - PC 1984-4048 placed 3.8 miles of track between Hodgeville and Tyson, Sask., in the basic rail network;

CP Shamrock Subdivision - PC 1984-4048 placed 33.1 miles of track between Tyson and Hak in the basic rail network;

CN Dodsland Subdivision - 7.4 miles between Smiley and Dewar Lake, Sask. was removed from the basic rail network by PC 1984-472. Following consideration to abandon this 7.4 miles, Commission decision WDR 1984-00136 of July 17, 1984 ordered abandonment of operation of the Dodsland Subdivision between Smiley and Dewar Lake;

CN Stettler Subdivision - On July 23, 1984, the Governor in Council on considering an appeal against abandonment of 88.1 miles of the CN Stettler Subdivision between Edberg and Morin, Alta. ordered the Commission under section 50 of the *National Transportation Act* to rehear the application and report back to the Governor in Council within 90 days. A public hearing was held at Stettler, Alta., Sept. 13, 1984. A report to the Governor in

Council on Oct. 23, 1984 recommended that 108.0 miles of the Stettler Subdivision between Ferlow Jct. and Dinosaur, Alta. be placed in the basic rail network. On Dec. 13, 1984, by Order-in-Council PC 1984-4048, the Commission's recommendation was accepted; and

CP Rail Kaslo Subdivision - A public hearing was held May 2, 1984, to rehear Canadian Pacific Limited's application to abandon 27.4 miles of trackage between Rosebery and Nakusp, B.C. In its decision dated July 5, 1984, the Commission ordered this line to be continued in operation.

One Prairie branch line hearing is scheduled for March, 1985, involving the CP Rail Shamrock Subdivision.

During the year, the division issued a total of 15 decisions, 295 orders, 11 notices and 59 rulings and/or directives dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage, construction of new trackage, and rate and tariff matters.

The following ten reports were also issued by the Western Division:

Report to the Governor in Council, Oct. 23, 1984, dealing with the CN Stettler Subdivision (as detailed above);

Report entitled "Decision on the Public Hearing into a Mishap in CP Rail's Winnipeg Yard Dec. 13, 1982", dated Jan. 30, 1984. CP Rail was directed to implement specific procedures aimed at improving safety standards, training, and supervision of employees. Additionally, CP Rail and other railways in Canada were required to submit a report regarding storage of empty dangerous goods cars and the Railway Transport Committee was to prepare an appropriate amendment to the regulations for the transportation of dangerous goods by rail;

Report entitled "The Edmonton-Calgary Dayliner Accident", dated March 26, 1984. This report outlined certain decisions for action oriented towards preventing such an accident or reducing the consequences of a similar accident should it occur;

Report on alternate forms of rail-passenger service in low density regions (Railbus Concept), dated Feb. 15, 1984. The group was encouraged to continue to meet under the direction of Transport Canada and the Province of Manitoba with a view to completing the implementation of the Railbus operation in Northern Manitoba; and

Six progress reports on the Edmonton-Calgary provisional passenger-train service.

Railway Branch Line Applications

1980 - 1984

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Total Applications (miles)	876	527	1 403
Operations Ordered Abandoned (miles)	644	466	1 110
Operations Ordered Retained (miles)	90	19	109
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	175
Applications Pending (miles)	-	9	9

Public hearings on all outstanding abandonment applications were completed in 1983. Hearings held during 1984 concerned the reconsideration of applications to abandon certain branch lines.

Branch Line Inquiry

On Dec. 21, 1984, the Governor in Council ordered the Western Division of the Canadian Transport Commission to inquire into, explore and pursue the development of innovative options and alternatives to provide improved transportation services to those areas of Canada affected by branch line abandonment. The inquiry will identify the potential for those branch lines in order that the most effective, efficient, and reliable transportation system will be available at minimum cost. The inquiry will examine the potential for commercially-operated freight and commuter short-line railways in Canada. As well, in the Western region, other options to be considered include the off-track elevator concept, the role of trucking for those lines affected by abandonment, and greater sharing of lines between CN and CP Rail. Current standards for federally funded branch line rehabilitation will be

reviewed, with emphasis being placed on possible selective rehabilitation. The inquiry's report is to be submitted to the Governor in Council through the Minister of Transport by June 30, 1985. The Minister of Transport requested the Senior Commissioner to chair this inquiry.

Passenger-Train Service

During 1984, a public hearing was held concerning VIA Rail's application for relief from the requirements to provide passenger shelters at Roblin and McCreary, Man. A bench decision was issued denying this application.

Early in the year, a meeting was held to discuss further the progress of the Railbus Concept to provide rail-passenger service in Northern Manitoba. The parties involved in this endeavour, in addition to the CTC, are Transport Canada, the provinces of Manitoba, Ontario, Alberta and Saskatchewan, VIA Rail, CN, and the City of Thompson, Manitoba. As is usual in matters relating to railway rules, operating procedures, etc., the Commission's role will consist of being available for consultation on technical matters that may arise.

The province of Manitoba advised, in November, that the prototype unit was being tested on the Greater Winnipeg Water District Railway and was expected to be moved to Thompson, Man. in the near future.

In September, 1984, a final decision denied the Esquimalt and Nanaimo Steering Committee's application for minimum fare levels for passengers travelling between Victoria and Courtenay, B.C. In an earlier interim decision, minimum fare levels had been instituted on a trial basis. It was found that minimum fares failed to attract an increase in ridership.

During 1985, the following public hearings will be held in connection with rail-passenger service in Western Canada:

An inquiry regarding facilities for traffic and accommodation on the Esquimalt & Nanaimo Railway, Vancouver Island;

A CN application to discontinue Edmonton-Lac La Biche, Alta. - waterways mixed train service; and

A rehearing of CP Rail's application to discontinue passenger-train service between South Edmonton and Calgary, Alta.

Station and Agency Closures

In January, 1984, there were six applications for agent and station removal outstanding involving 39 stations. Decisions were reached and orders issued with respect to four of these applications. Public hearings were held at Thompson, The Pas and Churchill, Man. during June, 1984, concerning an application by CN to remove agents and station buildings at Churchill, Ilford, Thicket Portage, Gillam, Wabowden, Sherridon, Lynn Lake and Cranberry Portage, Man., and replace the buildings with passenger shelters at these locations. The decision covering this application is pending. There were no additional applications received during the current year.

Vancouver Port Study

Meetings were held in Vancouver in May, 1984 by the sponsors of the study, attended by various shippers and carriers to review the Phase I Report recommendations. Sponsors of the study are the Canadian Transport Commission, Transport Canada, and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. Significant progress is being made in resolving many of the potential bottlenecks identified in this report. Further activities associated with this study will be continued in the spring of 1985.

Joint Track Usage Study

This study, initiated by the province of Alberta in 1982, was undertaken in 1983 under the joint sponsorship of Transport Canada, the Canadian Transport Commission, CP Rail, CN, and the provinces of Saskatchewan, Alberta, and British Columbia. Its purpose is to find ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C.

It is expected the consultants will submit their final report covering this study in the spring of 1985.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission assigns to the Commission's Western Division the responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the Branch Line Rehabilitation Program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5 900 miles of grain-dependent railway branch lines in the basic rail network in Western Canada, continued during

1984. The standard to which rail lines are generally being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220 000 lbs at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1984 totalled approximately $495 million.

During 1984, financial audits continued on work completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work and preliminary inspections for the upcoming 1985/86 work were completed. It is expected that a further 1 765 miles of branch lines will have received work by March 31, 1985 at a cost of approximately $130 million.

On May 28, 1984, final rehabilitation agreements between the Government of Canada and the railways were signed, covering the remainder of the program extending to 1988/89.

Rail Relocation Projects

During 1984, an application under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* was filed by the City of Regina covering its Phase I rail relocation proposal.

Following responses from those railways who would be impacted by this proposal, a pre-hearing conference was held in September. As a result of the many issues involved in this large and complex proposal, it was decided to reactivate a technical committee under the chairmanship of the Director of Engineering, Western Division to identify and define these issues. It is expected that a public hearing will be convened in 1985.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1984, construction on the Rogers Pass, B.C. project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, got underway on a major scale.

This grade improvement project at Rogers Pass, expected to take about three-and-a-half years to complete at a cost of approximately $650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are 2 tunnels of 9 miles and 1 mile, respectively and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail, and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

With the passage of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) on Nov. 14, 1983, certain responsibilities were assigned to the Canadian Transport Commission. One such responsibility is that of monitoring the maintenance inputs of the railways as they apply to grain-dependent branch lines. This monitoring program, under the direction of the Western Division, began in 1984, with the engineering staff of the Calgary and Winnipeg regional offices conducting field inspections. This program will be continued in 1985 with personnel headquartered in Saskatoon.

Traffic and Tariff Matters

During 1984, Western Division personnel were involved in the following activities:

They dealt with and satisfactorily resolved a series of complaints from Tirol Dehydrators, Tilley, Alta., arising as a result of the inclusion of container traffic under rates published in accordance with the WGTA;

They assisted in the amicable settlement of a dispute between Prairie Malt (Canada) Ltd., Biggar, Sask., and CN, resulting from the application of currency exchange surcharge on malting barley moving at WGTA rates to U.S. destinations via New Westminster;

They investigated a complaint by Costa Cartage, Winnipeg, concerning the establishment of a loading ramp at Thompson, Man. by CN, with subsequent erosion of trailer-on-flat car traffic, Winnipeg to Churchill; and

They assisted in satisfactorily resolving a number of complaints related to non-application of WGTA rates to wharves in the Vancouver area formerly all designated as taking Vancouver rates under the *Crow's Nest Pass Act*.

Air

The Western Division continued to handle all applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and

transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests were also received and action taken for waivers for licensing requirements pursuant to certain sections of the Air Carrier Regulations, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1984, 197 applications for new and amended authorities, plus notices of proposals, were received for processing in the Western Division. At year-end, 43 of these applications/proposals were still active. A total of 162 decisions were issued by the Western Division, approximately the same number as in 1983. In addition, 129 public notices regarding applications were issued. There were 117 requests received and granted for waivers of licensing requirements for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Thirty-nine waiver applications for non-licensed flying training bases were received and concluded.

During the year, staff of the division attended and provided assistance in public hearings on air applications and transfers. In addition to providing staff resources for these public hearings in Western Canada, staff assistance was also provided for regulatory hearings respecting air courier traffic and a special air fare policy for carriage of the disabled and obese.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.A.D. Magee, Chairman[1]
J.-L. Bourret[2]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.[3]
Mike Landers[4]
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.[5]
Anne-Marie Trahan, Q.C.[6]
J.F. Walter[7]
B.R.Wolfe

[1] Term to expire Jan.,10, 1985
[2] Reassigned Dec. 21, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Appointed July 11, 1984
[5] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984
[6] Appointed Chairman WTC, Dec. 10,.1984. RTC appointment rescinded Dec. 21, 1984
[7] Appointed Chairman, Dec. 7, 1984, effective Jan. 11, 1985

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. *The National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) provide the main statutory authorities for RTC regulation.

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations and the committee decisions resulting from public hearings are listed in Appendix V.

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area. There are six broad categories of activity: accident investigation; equipment and infrastructure monitoring; operations monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous goods by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Three-fifths of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1984.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-tenth of RTC staff resources in 1984.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Western Grain Transportation Act*, which totalled $590 million in 1984, and under the *Railway Act*, which amounted to $102 million in 1984; and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail, amounting to some $400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1984.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 27 public hearings during 171 sitting days in 1984, and issued 51 decisions and 1 599 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC.

Administratively, headquarters' staff is organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for four areas of technical regulation:

Accident Investigation;
Dangerous Goods;
Operations Monitoring; and
Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor financial damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1984, the branch was advised of some 4 600 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 200 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 584 crossing accidents, 279 derailments, and 96 collisions. (See Appendix IX.)

Six more serious accidents were investigated under section 226 of the *Railway Act* and a tank car failure in CN's MacMillan Yard in Vaughan, Ont. was subject to inquiry by the Chairman of the RTC under section 19 of the *National Transportation Act*.

Section 226 Accident Investigation

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1984 - five reports are already in the public domain and the sixth will follow shortly.

Jan. 7 Derailment at Medicine Hat, Alta., mileage 0.04 , CP Rail Brooks Subdivision, in which the locomotive engineer was killed;

Feb. 10 Crossing accident at Gracefield, Que., involving CP Rail work train and a school bus, mileage 57.75, Maniwaki Subdivision;

March 30 Crossing accident at Milton, Ont., mileage 36.78, CN Halton Subdivision, in which six young persons were killed;

June 21 Collision of VIA Rail LRC train with stationary CN freight cars on a siding in Nepean, Ont., at mileage 8.2, Smiths Falls Subdivision;

July 23 Failure of centre plates on certain tank cars in sulphuric acid service, Ontario Northland Railway, North Bay, Ont.; and

July 28 Collision on a siding at Varennes, Que., mileage 15.47, Sorel Subdivision, between a CN freight train and a stationary locomotive.

Under section 19 of the *National Transportation Act*, a public inquiry was held in Toronto into the failure of a tank car in CN's MacMillan Yard, Township of Vaughan, on Feb. 28, 1984. The report has been received by the RTC and will be in the public domain soon.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

Railway companies under CTC jurisdiction transported a total of 400 005 carloads of dangerous goods in 1984, including cars containing product residue. Detailed work on dangerous goods movement in Toronto and Vancouver continued in 1984. Dangerous goods are to be removed from the Vancouver waterfront by 1986 and a public hearing has been called for early 1985 to finalize this.

Dangerous goods programs are divided into two main categories: regulation and compliance.

Dangerous Goods Regulation

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail; presentations to emergency response groups; and liaison and coordination with government departments, municipalities, and industry.

During 1984, six amendments were issued to existing regulations for the Transportation of Dangerous Goods by Rail, covering such matters as tank car stencilling, modification and retrofit of tank cars, and use of the Emergency Response Forms. Six committee orders were issued restricting movement and/or operation of tank cars following accidents or RTC inspections.

A multimodal survey on explosive handling at Sydney, N.S. was conducted by the working group of the Dangerous Goods Technical Committee and a joint study is currently underway on the Port of Rimouski, Que. Interface with the Coast Guard, Ports Canada, and port authorities at points of marine-rail interchange has become increasingly important in view of volumes of dangerous goods handled, and the CTC has recently become a member of the Port of Montréal Liaison Committee.

In cooperation with Atomic Energy of Canada Ltd., an instrument has been developed to detect the liquid levels of tank cars pursuant to Justice Grange's Recommendation 11 from "The Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry".

In the area of special permits pursuant to section 73.22(a)(1) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Goods by Rail, there were 383 new special permits issued, 179 revised, 26 denied, and 4 revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

Dangerous goods officers from headquarters and the regions attended 38 accidents and 126 incidents involving dangerous goods in 1984. In addition, 117 calls were taken for assistance at accident or incident situations, and 1 557 reports were analyzed.

A public hearing was held to investigate CN's MacMillan Yard, Township of Vaughan incident of Feb. 28, 1984 involving an empty placarded tank car, following which an RTC order was produced concerning the procedure of backfilling such tank cars with natural gas.

The Dangerous Goods Information System data base developed in 1983 for rail accidents and incidents is now operational.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and LCL shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instruction to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1984, the Dangerous Goods Division answered 1 719 written inquiries and 5 330 verbal inquiries for information and/or assistance. Headquarters and regional personnel conducted 8 192 car, terminal, yards, and shippers inspections.

Fourteen inspections were carried out for the approval of pressure vessels and 12 manufacturers were given authority by RTC order to build to Commission specifications. Four independent inspection agencies were also approved by order to carry out Commission approved inspections of these manufacturers.

Committee staff inspected 379 bulk storage facilities. Thirty hydrostatic retesting facilities and two drum reconditioning plants were approved. Pursuant to Regulation CTC 1978-11 Rail, two explosives handling sites were approved, one denied, and three were pending at the end of 1984.

Under the *Safe Container Convention Act* and regulations, inspectors have been designated and a Memorandum of Understanding signed between transport modes on compliance activities in container inspection.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements. The most important activity in 1984 related to the applications by CN and CP Rail to operate cabooseless trains on an experimental basis. The RTC commenced public hearings on this matter in December, 1984 and the hearings will continue into February, 1985.

RTC staff have been heavily involved in 1984 in occupational safety and health issues as they relate to the railway running trades. Committee staff

have worked closely with Labour Canada to establish the parameters of the RTC's responsibilities in this area under Part IV of the *Canada Labour Code*. In the meantime, the RTC has assumed a more active role in respect of occupational safety and health affecting the railway running trades. Staff members have attended several meetings in various parts of Canada held by railway management and labour on safety and health issues and have been involved in mediation. In addition, the committee undertook a full-scale investigation of the condition of locomotive cabs in British Columbia. This study has been placed in the public domain and follow-up action is currently underway.

The RTC also carries out an on-going monitoring program of operation practices. Staff travelling on train locomotives, cabooses or in passenger cars evaluate the performance of railway personnel. During 1984, staff rode 843 trains and made 162 visits to yards for operations monitoring.

The monitoring of trains carrying special dangerous goods continued in 1984 to ensure railway compliance with the requirements of the regulations. There were 1 956 trains monitored at various gateway points with violations recorded on only three occasions.

As a result of an occurrence where a Specification 112 tank car failed during humping operations on Feb. 28, 1984 at CN's MacMillan Yard in the Township of Vaughan, Ont., the RTC ordered all railway companies under its jurisdiction to refrain from coupling 112 or 114 tank cars at a speed in excess of four miles per hour at any location and in any circumstance. Between April 30, 1984 when the program was established to monitor the railway companies compliance with this directive and Dec. 31, 1984, RTC staff observed a total of 1 775 switching operations. A total of 20 violations were found during this eight-month program.

Quality of Service

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1984 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand Dec. 31, 1984 are listed in detail in this report. (See Appendices VI and VII.)

A total of eight applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of ancillary trackage were received in 1984. Three of these applications were referred to the Western Division for processing. Orders authorizing the removal of ancillary trackage were issued in respect of four of the remaining five applications. As of Dec. 31, 1984 there is one outstanding application under section 106.

Passenger Services

The purpose of this monitoring program is to evaluate and report on the condition of stations and passenger equipment; the reliability, efficiency, and standard of service; and the availability and accessibility to all passenger-train services.

RTC staff inspections include train items such as on-time performance, accommodation, cleanliness, food and beverage service, crew deportment, and adherence to safety requirements. Inspections of stations include the condition of structures, platforms and facilities and the accessibility to facilities and services within the station. In conjunction with the monitoring reports received from RTC regional offices, complaints from the general public are considered as important indicators of quality of service.

During 1984, RTC inspectors monitored 1 052 passenger trains and 756 of these trains were found to be satisfactory. Of the remaining 296 trains, 375 separate instances of on-train deficiencies were noted, with lateness the major on-train problem. VIA Rail stations/shelters were inspected on 701 occasions and 46 deficiencies reported. All deficiencies were brought to the attention of appropriate railway officials for corrective action. A total of 39 complaints from the general public were received by the RTC, of which 12 involved specific incidents, 3 involved disabled travellers and 24 expressed dissatisfaction with the service provided by VIA Rail.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the CTC is in the process of developing accessibility and service standards for approval and implementation in 1985. These standards include accessibility to on-train services, station buildings, and information/communication. In 1984, the committee initiated a program for the

preliminary assessment of stations and their facilities for compliance with the proposed criteria.

Decisions to discontinue passenger-train service were issued as a result of 1983 public hearings held for St. John's-Argentia, St. John's-Carbonear, and Clarenville-Bonavista, Nfld. Decisions are pending for the mixed passenger-train services of Hearst-Nakina and Sioux Lookout-Thunder Bay, Ont. The committee has extended the experimental passenger-train service which operates daily between Montréal and Gaspé, Que. to May 29, 1985. The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix VIII.)

An application was received from VIA Rail for restructuring passenger-train service between Sydney-Truro-Halifax, N.S. Following a public hearing, the committee issued an order approving the restructured service for a one-year period commencing June 3, 1984.

The one-year provisional passenger-train service between Calgary and Edmonton commenced operation on July 1, 1983, but was interrupted because of CP Rail's track maintenance program. Consequently, the termination date for the provisional period was extended to Dec. 31, 1984. Submission of the VIA Rail - Ministry of Transportation of Alberta joint report, regarding the long-term future of the service, has been rescheduled for March, 1985. The RTC decision will be issued after that date.

Agency Centralization

At the beginning of 1984, there were eight CN agency centralization applications before the RTC for consideration. There were no new applications received in respect of CN servocentre operations. A total of six decisions were issued, two as a result of public hearings and four by means of file hearings. Of the remaining two applications, one was subject to the public hearing process and one is under review. CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1984.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

Equipment and Infrastructure Monitoring;
Standards and Regulations; and
Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1984, 4 233 motive power units were inspected by regional personnel during 937 inspection visits and 27 012 cars were inspected on 860 different visits.

During 1984, a revised freight car inspection program which entails inspecting cars to a safety standard was expanded from the RTC Atlantic Region to the rest of the country.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1984, 397 train heating boilers, 198 stationary boilers, and 794 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five-year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) a scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1984, 4 202 miles were inspected; and

(b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 75 locations. During 1984, 18 applications for fencing exemptions were received.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1984, 130 such applications were received and 119 orders issued.

• New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work approved for the 1984 construction season was $1 770 000 for CP Rail and $1 330 000 for CN.

• Right-of-Way Fire Prevention

In 1984, 395 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

• Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1984, 19 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act;*
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, held three meetings in 1984 chaired by a commissioner and comprised of representatives of railway management, railway labour, and RTC staff.

The technical review committees and their working groups, through which the RSAC functions, held meetings to examine in detail proposed new regulations and/or revisions to existing regulations. The subject matter of new regulations included passenger car safety, railway communications, railway event recorders, and first aid kits on locomotives.

Revisions or amendments to existing regulations included: Pipe Crossings Under Railways CRC c.1187 (E-10); Railway Engine Bell and Whistle CRC c.1166 (0-25); Railway Grade Separations CRC c.1191 (E-5); Railway Safety Appliance Standards CRC c.1171 (0-10), and the Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 (0-8).

Regulations

The Commission issued an amendment to the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations, a revocation of the Railway Handling of Freight at Flag Stations Regulations CRC c.1167 (0-4), and an amendment to Regulations No. 0-8 Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 (0-8), concerning main track switches.

As a result of amendments that were made to the *Canada Labour Code* in 1984, it has become necessary to review RTC regulations on occupational safety and health. It is anticipated that these new regulations, being jointly developed by the RTC and Labour Canada, will take effect in June, 1986.

The following regulations were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office:

- Amendment to the Railway Radio Regulations;
- Amendment to the Railway Hot Box Reporting Regulations;
- The Railway Service Equipment Regulations;
- Amendment to the Railway-Highway Crossing at Grade Regulations CRC c.1184 (E-4);
- Revision to the Railway Interlocking Systems Regulations CRC c.1192 (E-13), and Railway Signal and Traffic Central Systems Regulations CRC c.1194 (E-14);
- Amendment to the Railway Prevention of Electric Sparks Regulations CRC c.1181 (E-16);
- Amendment to Regulations No. 0-8 Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 in respect of train orders and yard limit signs;
- Amendment to Railway Safety Appliance Standards Regulations CRC c.1171 (0-10); and
- Revision to the Railway Motive Power Equipment Regulations CRC c.1169 (0-21).

The following have been approved by the RTC but have not yet been referred to the Privy Council Office:

- Revision to the Air Brake Regulations CRC c.1179 (0-20); and
- The Freight Car Safety Inspection Regulations.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Following the receipt of project applications by the committee and as a result of those it originated, commitments and payments of $10 million were made under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1984 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 259 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC is cooperating with Operation Lifesaver, directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

The Railway Transport Committee has also established a Working Group on Railway Crossing Accidents to examine the overall problem of railway crossing accidents and initiate measures that could be taken to reduce such accidents. The first meetings of the working group were held in late 1984. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, and Transport Canada.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the Special Recovery Capital Projects Program for the construction of four grade separations. In addition to those projects, 32 orders for construction and reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1984.

Rail Line Relocation

The relocation of trackage from the centre of Amos, Que., was authorized by an order issued in 1981. The project was completed in early summer, 1984. In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the city in March, 1984. Funding has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1984, 75 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved. In addition, 239 projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed, and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for the red/white reflectorized type.

Studies were carried out on: accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken; and on capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, ongoing studies are being carried out on flood lighting at public railway/highway crossings to determine its effectiveness and on the use of active advance warning signs on the approach to such crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 393.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices X-XVIII.)

Payments approved by the Railway Transport Committee in 1984 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act[1]	589 775 787
Railway Act	
- 1984 Advance[2]	42 169 910
- 1983[3]	37 146 900
- 1978-1982[3]	22 792 655
Total	**691 885 252**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*, PC 1984-1184, April 5, 1984.

[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital, and the analysis of investment plans under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA).

Special activities undertaken in 1984 included the continued identification and resolution of transitional accounting issues, issuance of interpretation bulletins, and amendments pertaining to the revised UCA.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the 1983 CN and CP Rail charges to VIA Rail and major projects under the Audit Interface Program with the Service Analysis and Costing Divisions. A review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the revised UCA and a review of methodologies for railway applications for revised depreciation rates continued.

In addition, the division undertook special projects such as reporting on the railways' investment plans, as required under the WGTA, and a review of CN's methodologies in allocating their fixed assets by geographic cost centres.

The RTC commenced a major inquiry into the cost of capital for use in rail regulatory proceedings, and lengthy public hearings were held in Winnipeg, Montréal and Hull. Representatives from the railways, the provinces, and the wheat pools participated. The final argument of each party was scheduled for February, 1985.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and the computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments, the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail, support for the regulatory hearing program, and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rate for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division verified the final unit costs of CN and CP Rail for 1983. The division participated in the audit of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the years 1982 and 1983. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements between the railways. Division staff prepared an updated report entitled, "A Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches", dated August, 1984. This report profiles the costing methodologies of the two passenger railway companies (for the period 1982 and 1983).

During 1984, the division finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN for 1981 and is in the process of finalizing 1982 payments. Specific costs for branch line subsidy payments to CP Rail for 1981 and 1982 are also in the process of being finalized.

The most important new task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1984-85 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility

included the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment. In 1985, the division will be undertaking the first full-scale review of grain transport costs, as required in the WGTA.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including systems development for railway claims under the WGTA. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Service Analysis Division

This division makes payments in accordance with the WGTA; determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1984, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. A major project to finalize CN branch line subsidy claims in respect of the years 1978-81 inclusive was completed by March 31, 1984, and a similar project was initiated to finalize branch line subsidy claims in respect of 1982 for CN and in respect of 1981 and 1982 for CP Rail.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July, 1981, ten public hearings were held during 1984 to consider branch line abandonment applications, including four by the Western Division. Five other applications were advertised to obtain public response without public hearings. Also, ten new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1984. In total, 28 decisions were issued during 1984 in respect of branch line abandonment applications, including seven issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. On June 30, 1984, as scheduled, the Commission reported to the Minister on the results of its investigation for the year 1982. Division staff also participated in the RTC Inquiry into the on-time performance of VIA Rail in the winter of 1983/84, and are currently assisting the Rail Passenger Action Force established by the Minister of Transport.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related primarily to movements subject to "Eastern Rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council PC 1976-894. During 1984, the verification of costs for CN and CP Rail "Eastern Rates" movements for the year 1982 was completed. Costs for rapeseed movements for the year 1985 were verified for both CN and CP Rail and forwarded for rate-making during the year.

In July, the staff report was completed on appropriate cost methods to be used in the determination of container rates between Newfoundland and the mainland. By year-end, this matter had been the subject of a public hearing and two interim orders had been issued disallowing certain non-compensatory rates. The second order also required that CN apply the interim cost methods to all Newfoundland container movements and that all rates determined to be non-compensatory using the interim criteria be refiled by the railways at compensatory levels.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois[1]/M.D.Armstrong[2], Chairman

J.-L. Bourret
D.H.Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.[3]
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.D. Thompson, Q.C.[4]
B.R. Wolfe

[1] Appointed Dec. 10, 1984
[2] Relinquished Chairmanship, Dec. 10, 1984 (Continues as member)
[3] Appointed July 9, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that public convenience and necessity requires the service while others are subject only to proof of financial and operational capability. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstrations of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers, and where the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicants' replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee.

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination.

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners as well as licensing and tariff staff investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). The committee administers this subsidy program by auditing financial data of carriers and authorizing payments.

There are two other direct operating subsidies approved by the government for payment by Transport Canada. The financial payments related to these subsidies are audited by the committee's staff and recommendations are made to Transport Canada.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Regulatory Analysis, International Air Transport, Licensing, Tariffs, and Enforcement. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat of the committee and the Financial and Administrative Services section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agendas and minutes of committee meetings.

The Financial and Administration Services section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, and coordinates administrative action in respect of the management of committee staff.

Regulatory Analysis Branch

The five divisions in this branch provide economic, regulatory, financial, and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, and rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims, and to provide financial advice and assistance to the Enforcement Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, and on the financial adequacy of carriers operating domestic and international charters.

The Operations Analysis Division investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment used in specific commercial air services. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data

processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

International Air Transport Branch

This branch ensures that bilateral and multilateral agreements on international air services are appropriate to the needs of Canadians, and maximize to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers. The branch, also provides advice to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters concerning international air transport.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; participates in the implementation and administration of air services agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and, represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Licensing Branch

The Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing, Licensing Analysis, and Licensing Records.

The Domestic Division has primary responsibility for the analysis and processing of applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions of licences and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters, and as well such charters with large aircraft between points in Canada. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Division reviews the licence documents prior to issue, provides analytical reports on regulations, licences, and applications, is instrumental in the development of licensing procedures, and undertakes special projects involving licensing or related issues.

Enforcement Branch

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver; Edmonton; Winnipeg; Toronto; Montréal and Moncton. (The offices in Toronto and Moncton are scheduled to be opened in February, 1985.)

The Enforcement Branch is responsible for investigations of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America, Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. The branch is responsible for reviewing, analysing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the

public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the CTC, to federal and provincial government departments, and to the public at large.

Activity Highlights

New bilateral air agreements were concluded with Singapore, Yugoslavia, Greece, and New Zealand in 1984. The agreement with Singapore, signed June 12, 1984, makes provision for future air services between and beyond our respective territories on a transatlantic route via Europe and/or the Middle East and Asia, and a transpacific route via intermediate points in Southeast Asia and/or the Pacific. The new agreement with Yugoslavia, signed Nov. 16, 1984, establishes the regulatory framework for direct scheduled air services from Canada via intermediate points to Belgrade and/or Zagreb and beyond by a Canadian carrier and services from Yugoslavia via an intermediate point in Europe to Montréal and Toronto, and beyond Montréal to a point in the U.S. by a Yugoslav airline. The agreement with Greece, signed Aug. 20, 1984, permits a Greek air carrier to operate a direct service to Montréal and Toronto and potentially beyond Montréal to a point in the U.S., and a Canadian carrier to operate via intermediate points to Athens and beyond. Under the agreement with New Zealand initialled Nov. 30, 1984, the Canadian designated carrier will be able to start a direct service to New Zealand (Auckland, Christchurch) from November, 1985. The service will be operated via Honolulu and Nadi. The rights granted to New Zealand provide for a service, New Zealand - Canada (Vancouver or Toronto) via two intermediate points.

Modifications were made in 1984 to existing agreements with India and with the U.S.

An Indian designated airline is now permitted to serve Toronto in addition to Montréal on a transatlantic route via Asia west of India and/or Europe, and beyond Montréal to a point in the U.S., and to serve Vancouver on a transpacific route. One Canadian carrier now has the right to serve Bombay and Delhi on a transatlantic route via Europe and Asia west of India and points beyond India, and another carrier can serve Delhi or Calcutta on a transpacific route.

In May, 1984, Diplomatic Notes were exchanged with the U.S. which added a route Toronto/Montréal - San Juan and beyond to the Canadian Schedule of Routes and a route San Juan - Toronto/Montréal to the American Schedule of Routes. In August, 1984, agreement was reached on a revised regulatory framework for regional, local, and commuter services. An agreement was also concluded on an experimental transborder air services program, designed to support underutilized airports.

Consultations concerning mainly tariff and charter matters were held with Dutch aeronautical authorities in December, 1984.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the ATC continued to serve as the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO, which is the committee of the ICAO Council dealing with air transportation and air economic matters.

Representatives of the committee participated in the 25th Session (Extraordinary) of the ICAO Assembly in Montréal, April 24-May 10, 1984, which resulted in adoption of an amendment to Article 3 of the Chicago Convention reaffirming the principle of non-use of weapons against civil aircraft in flight, and establishing certain basic criteria for interception of civil aircraft.

A representative of the ATC also attended, as observer, the Eighth Meeting of the ICAO Panel of experts on the machinery for the establishment of international fares and rates (Montréal, Oct. 9-19, 1984). The panel studied a number of technical tariff problems with a view to formulating proposals to appropriate ICAO bodies and member states.

Other International Meetings

A member of the ATC staff attended a meeting of experts on the 1978 Bonn Declaration on hijacking of aircraft (London, April 12-13, 1984). The meeting considered, *inter alia*, application of regulatory enforcement measures under the declaration.

An ATC representative also participated, as observer, in the Eighth Meeting on North Atlantic Pricing between the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the U.S. (Paris, March 5-9, 1984). The meeting contributed to clarification of a number of issues important for the continued existence of the 1982 transatlantic pricing system.

The branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with the ICAO

facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year. These provided valuable opportunities to dialogue with representatives of Canadian and foreign carriers and to respond directly to questions of concern to the industry.

Fares and Rates

The Federal Government's administered prices program (6-5-4 per cent) required the committee to monitor increases by air carriers in their fares, rates, and charges until the program's termination in December, 1984.

During 1984, there were major changes in the filing procedures for domestic tariffs applicable to carriers offering scheduled service. Under notices issued in May and revised in September, the committee established zones of fare flexibility within which fares could be reduced and filed on one clear day's notice. In addition, fares outside the zones of flexibility could be filed on 14 days notice instead of the previous notice period of 30 or 45 days.

Further liberalization was accomplished through the acceptance of tariffs for special promotional initiatives (e.g., frequent flyer programs), and through the removal of restrictions against using connecting services in offering charter competitive scheduled service fares.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1984. These include:

Revocation of the Advance Booking Charters (ABC's domestic) provisions specifying terms and conditions concerning late booking charges, rebooking charges and retention of passengers' deposits; elimination of the distinction between inter-regional and regional ABC (domestic) operations; revocation of the provision that provides to regional carriers the exclusive right to operate ABC's within their regions; modification of provisions governing applications to operate ABC's (domestic) to allow the committee discretion to consider the impact of the proposed operations; reduction of the advance booking period for ABC's (domestic); and, reduction in the lead-time for applying for consolidation of ABC's (domestic);

Authority for Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licences at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of unusually heavy demand or maintenance problems;

Extension of the expiry date of certain exemptions related to rotating wing commercial air services until Dec. 31, 1987; and, exclusion of helicopter charter carriers from the operation of section 113 of the Air Carrier Regulations until Dec. 31, 1987, in respect of charters contracted for periods of 30 days or more;

Exemption of ultra-light operators from the need to hold a commercial air service licence for the purpose of dry leasing the aircraft or using it for flying training; and, waiver of the requirement for ultra-light operators to carry passenger liability insurance in accordance with the Air Carrier Regulations if public notices are posted by such operators stating that they do not carry the prescribed minimum passenger insurance coverage; and

Housekeeping amendments involving the French versions of section 17 and certain ABC and ABC (domestic) provisions; the definitions of "aerial inspection, reconnaissance and advertising", "commercial air service", "hire or reward" and "mile"; and, the clarification of subsections 112(4), 112(10) and 143(2).

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1984

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (most of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

The exemption of the majority of air carriers which effect change of control, consolidation, merger, lease or transfer transactions from being required to give public or other notice and the corresponding exemption of these transactions from satisfying the requirements of section 27 of the *National Transportation Act* that they not

be deemed unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest;

The addition of a definition of "Southern Canada"; the exclusion of applicants for fixed wing charter service operations wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; the requirement for an applicant to be an eligible person, and to prove that the proposed service will be financially viable, and that the applicant is financially capable of carrying out that service; and, the granting of a waiver from the Class 4 Positioning Charges Regulations for Class 4 fixed wing services operated entirely within Southern Canada;

The exemption of an applicant for the deletion or amendment of aircraft group, type or mode of propulsion conditions in respect of a Class 1, 2 or 3 service provided between any pair of points in Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; and, the requirement for such an applicant to prove that it is financially capable of operating the Class 1, 2 or 3 service with aircraft in a group other than a group authorized by its licence;

The modification of current provisions governing applications to operate ITC's and CPC's and the introduction of these same provisions for ABC's to allow the committee discretion to consider the public interest impact of the proposed operations; the revocation of the ABC provisions specifying the terms and conditions concerning rebooking charges; the elimination of the provisions respecting the retention of passengers' deposits; and, a reduction in the advance booking period for Canada - U.S. ABC's;

The reduction of the paper work burden associated with the operation of charter flights;

The addition of definitions of "courier service" and "door-to-door transportation"; the permitting of split charters in domestic courier air services provided all charterers are courier services; for both domestic and international courier air services, the removal of the restriction on the types of goods that may be transported, the deletion of references to items not allowed to be transported pursuant to laws or regulations outside the purview of the committee, and the prohibition against carrying incidental traffic; and, the authority for unit toll carriers to file tariffs applicable to courier consignments on not less than one day's notice;

The introduction of the capital lease concept; a more precise definition of dry leasing circumstances; and, the exemption of a lessor in respect of the dry or capital leasing of aircraft from the requirement to hold a commercial air service licence, and from all provisions of the Air Carrier Regulations;

The authority for aircraft vendors to provide a limited number of demonstrations of their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from those customers without holding a commercial air service licence;

The clarification that Class 4 Charter service must be between points in Canada or between a point in Canada and a point that is not within the territory of another country; and, the authority for Class 7 Specialties to be operated with any aircraft the carrier is authorized to use by its Class 4 licence;

The definition of the term "emergency"; the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation; and, for those operators not required to hold a licence, the additional exemption from the requirement to hold an operating certificate;

The redefinition of "term charter" and the addition of the definitions of "short term charter" and "long term charter" with respect to rotating wing operations whereby rates may be negotiated for term charters or long term charters on the basis of aircraft utilization;

The incorporation into the Air Carrier Regulations of the ownership, equity, and financial conditions, and requirements that the committee has imposed, as a matter of policy, for a number of years on prospective licensees;

The addition of conditions and requirements that apply to air carriers in bankruptcy or receivership which, among other things, would allow for an interim change of control to the trustee or receiver; and, the incorporation of provisions requiring that the committee be provided with detailed and timely information on such carriers; and

The clarification of the provision that Class 4 carriers are exempt from filing a tariff in respect of the Class 7 services they are authorized to operate.

Reports and Studies

In April, the committee issued its "Report of the Hearing Panel Regulation of Courier Air Services" on the issues respecting courier air services operated by charter air carriers and tariff control of rates for courier consignments. This report contained recommendations to relax the regulation of courier services, to allow charter carriers more access to this traffic, and to permit unit toll carriers to modify tariffs for such traffic on shorter filing notice.

About a month after the conclusion of the hearing on domestic charters and air fare issues, the panel issued its interim report May, 1984. This report made certain recommendations concerning the structure of the Canadian air carrier industry, the interpretation of public convenience and necessity, pricing, domestic charters, handicapped, computer reservations systems, and committee procedures, as well as a plan for implementing the recommendations.

Pursuant to a request from the Minister of Transport, the committee reviewed its licensing procedures, and in August issued a report on changes to speed up and simplify the regulatory process for ATC licence applications and other related issues.

The series of sittings in June and July in 19 communities from Labrador to the Yukon resulted in a summary report on the adequacy of air services in northern and remote areas published in November. This report set out various recommendations with respect to employment of native peoples among which were the use of their languages, subsidies, government charges, prices for air transportation, lines of demarcation, role of competition, licence restrictions, protection, and procedures.

"The Canadian Helicopter Operating Industry 1982", "The Canadian Helicopter Industry 1983", "The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1982", and "The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1983", were published in 1984. These reports provide annual data on the segments of the industry they cover.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1983 operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). Subsidies were paid to Quebecair for Quebec Lower North Shore services and to EPA for a limited number of routes in Eastern Canada.

Local Air Service Subsidies

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine the level of subsidy payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes and to Quebec Aviation Ltd., for providing service on the Gatineau-Québec-St-Léonard-Fredericton route.

Enforcement

During 1984, the Enforcement Branch was involved in 367 investigations of which 189 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution. Fines imposed by the courts ranged from dismissal to $19 500.

The staff of the Enforcement Branch continued joint training activity with their counterparts in the Canadian Air Transport Administration (CATA) and provided four formal lectures to the RCMP across Canada on investigative procedures under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

Public Hearings

The Air Transport Committee held seven public hearings in 1984, involving about 65 sitting days.

The most significant of these hearings arose from the stimulus of the committee on its own motion and the wishes of the then Minister of Transport to enquire into whether more competition should be allowed in providing service and in developing fares. After a pre-hearing conference in November, 1983, the committee embarked on sittings at various points from the Atlantic provinces to the Yukon and Northwest Territories between February and April, 1984.

To ensure adequate consideration was given to the special needs of northern and remote areas, a similar hearing was held during the months of June and July that involved sittings at various points in Labrador, Eastern and Northern Quebec, Northern Ontario, Northern Manitoba, the Northwest Territories and the Yukon.

Decisions and Orders

During the calendar year 1984, some 770 decisions and 873 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed on the next page.

Notable Decisions

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8570	Dec. 31, 1984	Quebecair - Addition of Ottawa to Licence Nos. A.T.C. 453/49(S) and A.T.C. 2250/73(NS)	Approved with Modification
		Quebec Aviation Ltd. - Addition of Ottawa to Licence No. A.T.C. 3297/81(NS)	Approved with Modification
8512	Nov. 28, 1984	Nordair - Change of control from Air Canada to Innocan	Not disallowed
8477	Nov. 16, 1984	PWA Consolidation of Licences Nos. A.T.C. 1788/68(S) and A.T.C. 3205/81(S) and addition of Thunder Bay	Approved
8292	Aug. 23, 1984	Eastern Provincial Airways - Change of control to CP Air	Not disallowed
8168	July 11, 1984	Soundair - Class 9-3 International Specific Point air service serving Toronto-Dayton	Approved with Modifications
8158	July 6, 1984	Comair - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Cincinnati-Toronto and Dayton-Toronto	Approved
7968	April 6, 1984	Pilgrim Airlines - Class 8 International Scheduled air service serving Albany, Burlington, Montréal	Approved
7940	March 27, 1984	Air Ontario and Pilgrim Airlines - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Toronto-Hartford/Springfield	Approved
7901	Feb. 29, 1984	First Air and Pilgrim Airlines - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Ottawa-Boston	Approved

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Anne-Marie Trahan, Q.C.[1]/ Paul Langlois[2], Chairman

M.D. Armstrong[3]	Mike Landers[3]	
D.H. Chapman[4]	J.M. McDonough	J. F. Walter[4]
D.H. Jones, Q.C.	Hon. J.C. Munro, P.C.[3]	B.R. Wolfe

[1] Appointed Dec. 10, 1984
[2] Appointed Chairman ATC and WTC appointment rescinded Dec. 10, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Reassigned Dec. 21, 1984

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the Federal Government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix XXIII.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act,* the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports,

and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of six Commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1984, the committee held two public hearings and issued 19 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences, and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 11 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1984. (See Appendix XXV.)

As a result of the withdrawal of the Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) from Lake Athabasca water services in 1983, the committee held a public hearing which began Jan. 10, 1984 at Fort McMurray, Alta. regarding four applications for licences to operate transport services in the Athabasca Region during the 1984 navigation season. By a decision rendered Jan. 12, 1984, three of the applicants, A. Frame Contracting Ltd., Pine Creek Construction Ltd. and Norsask Marine Ltd. were issued licences. The committee held public hearings on Dec. 3-5, 1984 at Stony Rapids, Sask., Fort Chipewyan and Fort McMurray, Alta., to address the question of the need for continuing economic regulations of the region's water transportation system, as well as reviewing 1984 operations to determine what changes would be beneficial for the 1985 navigation season. The report following these hearings will be available early in 1985.

On the Great Lakes, license authority was granted to one carrier, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.

Acquisitions

In 1984, the committee closed its files on two proposed acquisitions because no objections were received. They were:

The CSL Group Inc. of Montréal, to acquire from Harvey Container Ship Limited 25 per cent of all the outstanding common shares of Atlantic Searoute Limited, of Halifax, N.S.; and

Transport Navimex Canada Inc., of Québec to acquire up to 96 per cent of the shares of Boréal Navigation Inc., of Québec.

On Feb. 10, 1984, the committee issued Decision WTC 3-84 which followed a lengthy investigation including a hearing held in Dartmouth, N.S. and Hull, Que. in 1983, concerning several proposed transactions involving Canadian National Railway Eurocanadian Shipholdings Limited, Task Terminal Ltd. and Cast Containers Limited. During the

course of that investigation, many parts of the proposed acquisition were overtaken by events and are no longer relevant. The committee concluded that the remaining transaction involving Task Terminal Ltd. should not be disallowed.

On March 20, 1984 after investigation, the committee issued Decision WTC 7-84 in the following matters:

The acquisition by Cast North America Inc. (1983) of the assets of Cast North America Ltd.;

The acquisition by Cast (1983) Ltd. of the shares of CNA 83 and of Sofati Container Line Ltd.; and

The acquisition by Roylease Limited of the assets of Task Terminal Ltd.

In its decision, the committee concluded that the transactions are outside the scope of section 27 of the *National Transportation Act*.

Canadian Pacific Limited gave notice on Nov. 30, 1983 of a proposed indirect acquisition of a shareholding interest in Canada Line Limited, a Bermudian corporation carrying a containerline service between the Port of Montréal and ports in Northern Europe. Compagnie Maritime Belge, of Belgium, is also involved in this transaction. With several objections and an intervention to this proposed acquisition having been received, the committee investigated the matter and a decision will be issued early in 1985.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 140 such applications received during the year, 108 were recommended for temporary entry, 14 were denied, and 15 were withdrawn. Forty-five of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix XXIV.)

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and was due to expire March 1, 1984, was extended by proclamation for a period of one year until March 31, 1985. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending bill to be placed before Parliament. The proposed legislation received first reading in Parliament March 27, 1984 and was referred to the Senate Standing Committee on Banking, Trade and Commerce April 17, designated as Bill S.12. The Senate Committee held hearings in June and a number of interested parties presented submissions. With the dissolution of Parliament in July, Bill S.12 died on the order paper.

During the year, committee staff visited the offices of a number of shipping lines to ensure that conference tariffs were available for public inspection as required by the Act.

As of Dec. 31, 1984, the Commission had on file documents of 44 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 44 conferences represent 70 lines providing 234 services at North American ports; 45 of the lines offered 147 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file three space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 12 lines as well as four line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariff amendments in the *Canada Gazette* in accordance with the *Pilotage Act*. They were:

The Atlantic Pilotage Authority (APA) for the Atlantic Pilotage Area on Aug. 4, 1984;

The Great Lakes Pilotage Authority (GLPA) on Jan. 19, 1984;

The Laurentian Pilotage Authority (LPA) on Aug. 11, 1984; and

The Pacific Pilotage Authority (PPA) for both the Coastal Pilotage and Fraser River areas on March 26, 1984.

No objections were received to the proposed tariffs, published by the APA, GLPA and PPA, all of which respected federal government guidelines.

Pilotage Tariff Regulations

On Aug. 11, 1984, the Laurentian Pilotage Authority published in the *Canada Gazette*, Part I, a proposed tariff scheduled to be in force on Nov. 11, 1984. The proposed increase was approximately 4 per cent higher than the tariff currently in place.

On Sept. 10, 1984, a notice of objection was filed by La Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent. On that same day, interventions were filed by The Dominion Marine Association and The Shipping Federation of Canada, both of which stating that while not objecting to the proposed tariff they requested permission to intervene in the matter in the event that an objection is filed.

On Oct. 20, 1984, the Laurentian Pilotage Authority published a notice in the *Canada Gazette* having the effect of cancelling and withdrawing the tariff of pilotage charges published on Aug. 11, 1984.

As a result of that notice, La Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent sent a telex to the committee expressing the views that the withdrawing by the Laurentian Authority of the proposed tariff could not have the effect of removing that matter from the CTC jurisdiction and in response to the committee, the Corporation filed the argument supporting its views on Dec. 5, 1984.

Comments from interested parties were to be filed no later than Jan. 10, 1985.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, including those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage serving the Canadian export and import trades.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV, will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Committee on Shipping; the designated forum for multilateral negotiations on shipping matters. The Commission was also actively involved in the work of the Working Group on International Shipping Legislation which has been entrusted with the development of international model marine insurance clauses. In developing the Canadian position for these negotiations, consultations were maintained with underwriters, brokers, and consumers.

During 1984, the Commission contributed to the development of Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD: conditions for registration of ships and maritime fraud.

In respect of the former, a United Nations diplomatic conference was held in 1984 to adopt an international agreement concerning the conditions under which vessels should be accepted on national shipping registers. At this conference, the developing countries continued their efforts to bring about an eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping by the proposed inclusion in the international agreement of a "genuine" economic link between ship and flag. The conference failed to achieve a consensus and a second session will be held in 1985.

In respect of the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods and ships has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group met in 1984 to consider solutions to the problem of maritime fraud including piracy. A second session is planned for 1985.

Investigations and Economic Analysis

Following consideration in 1983 of reports made by the Commission early in 1984 under the provisions of the *National Transportation Act*, the Minister requested that the Commission report on conditions in the ocean shipping trades between Canada and the countries of South America. Two senior staff members of the Commission have been charged with the conduct of an inquiry under the Act. This inquiry has so far been pursued to the stage of a preliminary report to the Minister dealing with the general and factual situation. A final report is anticipated for mid-1985 and this should address in more detail, country-by-country, the effects of the observed foreign control and economic regulation of shipping and its impact upon Canadian trade and carrier interests.

In response to a complaint from the Dominion Marine Association concerning a revision of port fees at Port-Cartier, Que., the committee carried out an examination of the matter under section 22 of the *National Transportation Act*. A report to the Minister of Transport was released in November, 1984.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in computerizing the maritime cargo origin and destination data base. This program of modernization and review was extended to the Canadian ship data used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

The committee continued interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J.Gérald Drainville, Chairman
J.L. Bourret
D.H. Jones, Q.C.[1]
Mike Landers[2]
J.M. McDonough
Hon. J. C. Munro, P.C.[3]
R.J. Orange[1]
J.D. Thompson, Q.C.[4]
J.F. Walter[1]
B.R.Wolfe

[1] Reassigned Dec. 21, 1984
[2] Appointed July 16, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984

THE MOTOR VEHICULE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August, 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1984, the committee granted 55 permanent authorities and 208 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers. This compares with 25 permanent and 187 temporary authorities granted in 1983.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1984, the committee received 40 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 36 of those cases because no objections were received. The four other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1983, the committee received 44 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition".

Hearings

The number of committee public hearings has dropped sharply as a result of a policy whereby most applications for permanent authorities to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on evidence supplied in writing.

As a result, the committee held only one public hearing in 1984 which dealt with a proposed subsidy for the transport of goods in the Atlantic Region.

It is hard to gauge how much money and time the trucking industry and its customers have saved because of this committee's policy but one good indication may be the 32 per cent which the Motor Vehicle Transport Committee has been able to permanently cut from its operating budget.

Roadcruiser

In November, 1984, CN Roadcruiser filed a new local passenger tariff (4-11) which went into effect on Jan. 1, 1985. The new tariff calls for a fare increase of 50 cents on all existing fares below $6.50 and an average 8 per cent increase on all other fares.

Implementation of tariff 4-11 is expected to generate additional revenues of $340 000 during 1985, but increased operational costs are calculated at $370 000. In spite of the increased revenue, total 1985 expenses are expected to exceed revenues by $250 000.

At the end of 1984, the company told the CTC that it is planning to file a further fare increase in July, 1985 that will be designed to bring Roadcruiser service to a break-even financial position before the end of 1985. The committee will deal with the proposed filing if and when it is made.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1983 amounted to $43.1 million compared to $39.1 million in 1982. (See Appendix XXVI.)

In August, 1983, a ruling of the Commission's Review Committee rescinded a prior decision of the MVTC concerning certain claims for subsidy, under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations, in respect of movements of peat moss which eventually terminate in the United States.

The committee had ruled that since the applicant, CN, shipped peat moss to Canadian border points for subsequent export to the U.S., such shipments contravened regulations prescribing, *inter alia*,that an outward movement (for which subsidies are granted) "does not include the transportation of goods... that are exported from Canada...".

Accordingly, the committee ordered the discontinuance of rate reductions on this type of traffic and further ordered the applicant to reimburse the monies already paid as subsidy for such movement.

The Review Committee's ruling centers around the fact that while the majority of shipments of peat moss involved eventually find their way into the United States, it is not possible to tell exactly what percentage of the goods will be exported in any given year. If it had been intended that subsidies be made payable on the basis of export statistics per producer per year, different regulations than those existing would have been written. Consequently, the Review Committee found that the subsidies were properly payable.

This ruling gave rise to a number of new applications for subsidy one of which was Transport Morneau Inc., who was made the subject of a test case hearing held in Rivière-du-Loup on Jan. 10, 1984.

In its decision, the committee held that the movement of goods transported by Transport Morneau Inc. from the select territory to other points in Canada was eligible for subsidy, as well as all other certified truckers performing eligible movements under circumstances substantially similar to those of Transport Morneau Inc.

In the past, the committee turned down several applications from truckers in the Atlantic Region seeking subsidies for the transportation of goods under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations. The denial of applications has been based on the ineligibility of the movements or the goods shipped or on the corporate structure of the firm applying. In the latter cases, the committee was not satisfied that the effective control of the trucking company was independent of the producer or shipper of the transported goods, as called for by the regulations.

Two trucking companies who were denied subsidies on these grounds have appealed the committee decision to the Federal Court.

Judgements

In two separate judgements, one issued on April 27 and the other on Sept. 26, 1984, Federal Court ruled that evidence of corporate control of the trucking companies by parties

independent of the producers or shippers was sufficient to render the carriers eligible for subsidies. In both cases, as well as in others that had been held in abeyance pending the aforementioned Federal Court decisions, the subsidies were paid to the eligible applicants.

In view of the importance of the committee's decision in the Morneau case and the two Federal Court decisions which could give rise to scores of new applications for subsidies to motor carriers in the Atlantic region, the president of the Commission forwarded two letters to the Minister of Transport outlining the probable consequences of the decisions and suggesting amendments to the ARFAA regulations.

Livestock Carriers

Also with respect to "select territory" carriers, in November, 1984, the committee decided to resume the payment of substantial subsidies to a number of certified carriers of livestock in Quebec.

The subsidies were withheld from certified truckers who could not produce Quebec permits authorizing such carriage. These permits had been issued in the past by the province and were a prerequisite for the payment of subsidies by the CTC. Payments were resumed when the Québec Transport Commission finally ruled that henceforth no permits would be required for certain movements of live animals in the province.

Regulatory Reform in the Trucking Industry

Since May, 1984, the Executive Director of the Motor Vehicle Transport Committee has been representing the Commission on a federal interdepartmental committee for the reform of extraprovincial motor carrier regulations. The federal task force's work runs hand in hand with similar studies initiated by the provinces, with a view of simplifying economic trucking regulations in Canada.

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman
M.D. Armstrong[1]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Anne-Marie Trahan, Q.C.[2]

[1] Reassigned Dec. 21 ,1984
[2] Appointed Dec. 10, 1984

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental forming of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and Water Transport Committee.

On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also actively participated in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
R.J. Orange[1]
B.R.Wolfe

[1] Reassigned Dec. 21, 1984

PIPELINES FOR the transmission of commodities other than crude oil and natural gas, are called "commodity pipelines". The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* (NTA). Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of section 24(1) of the NTA.

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The CPTC conducts its business mainly through public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and d) the resolution of related disputes and public interest matters. In addition, the CPTC sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate conduct of its duties.

The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed in 1982. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure super-heated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

Generally speaking, commodity pipelines are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, but not for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter pipelines across the Canada-U.S. border to large billion dollar-plus systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment not available in the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the associated preparation and reconstitution plants, usually require design, operational and environmental considerations much more complex than conventional oil or natural gas systems. As well and unless special circumstances prevail, most commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada as major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have transferred minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of commercial application of the concept over long distances (e.g., over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

A specific slurry pipeline can be feasible as a mode of transport if the solid commodity throughput volume is in the order of 5 to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. The carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances has been found at a variety of locations around the world, mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems pose a potential competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and from a national transportation policy point of view, such competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for transshipment to other Ontario points; metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; and iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports. More recently, attention has turned to evaluating the potential slurry pipelines to move newly-forecasted tonnages of thermal coal from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets. Methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could come under CPTC jurisdiction are not restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil or gas can also be regulated by the Commission. An example is the proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order No. 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). These types of "single phase"

commodity pipelines have not in the past been the most prominent systems under CPTC jurisdiction, but recent developments in the petrochemical industry indicate that they may be numerous in the future.

CPTC Current Activities

During the year, CPTC fielded a number of information requests from industry, federal and provincial government departments and agencies concerning jurisdiction and regulatory approaches.

The further development and refinement of a committee handbook progressed slowly in 1984 due to other higher priority demands on the ad hoc staff. Chapters dealing with legal and staff mandates, technical descriptions and certification criteria are, however, completed in draft form. Work on the development of engineering standards for the handbook was initiated with the Canadian Standards Association with completion likely in 1986. This handbook will serve as a basis for further consultation towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist future applicants and interveners.

At present, there are no indications that an application for a short or long-distance commodity pipeline will be made in 1985.

REVIEW COMMITTEE

J.D. Thompson, Q.C.[1]/J.T. Gray, Q.C.[2], Chairman
M.D. Armstrong[3]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, Q.C.[4]

[1] Appointed June 29, 1984
[2] Term expired May 31, 1984
[3] Reassigned Dec. 17, 1984
[4] Appointed Dec. 10, 1984

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it".

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions, but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is composed of the other committee chairmen with the Commission's Vice-President serving as chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application, and interventions in favour of, or against the application, must be made within 30 days of service. The applicant has 10 days to reply. These periods of time may be varied if circumstances so warrant. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

Activities

During 1984, 77 applications were received. Air and rail matters accounted for 97 per cent of the applications – a ratio of 6 to 4, respectively. The applications pertained to the following modal committee areas:

Air: 45 applications, predominantly on licensing: 42 issues as opposed to three on tariffs;

Rail: 30 applications: licensing and safety accounted for 12 and 11 issues respectively, while tariff issues were at seven; and

Water: two applications, both on operating authorities.

Thirty-four applications were brought forward from the previous year which raised the total number of applications on hand in 1984 to 111.

Seven applications were not *bona fide*; they were either withdrawn or not pursued by the applicant. Five others were held in abeyance as the matter had been appealed to a higher level – one to the Minister of Transport and four to the Federal Court.

Seventy-seven applications were dealt with and concluded. In 31 of these, the Review Committee found the order or decision reviewable and, at a ratio of 7 to 3, referred the case back to the modal committee which issued the original order or decision for reconsideration. The 46 others were denied. Twenty-two applications were carried forward.

The Minister of Transport delivered 19 judgements during 1984 on appeal from orders or decisions of the Commission. Eight cases were granted, eight denied, and one was granted in part. Two cases were referred back to the Commission for review; upon reconsideration, the Commission varied the original decisions.

A third case referred by the Minister to the Commission, brought forward from the previous year, also resulted in the original decision being varied.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). The branch is divided into four directorates and is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research).

Focus in 1984

During the past year, the branch devoted substantial resources to two major inquiries under section 81(1) of the NTA. The first of these involved the inquiry into the examination of VIA Rail's on-time performance. The branch supplied one of the inquiry officers as well as extensive staff support to this investigation. The ensuing report found that VIA Rail's on-time performance problems were due to old and unreliable equipment and unsatisfactory operating agreements with CN and CP Rail. The report said VIA could resolve its equipment-related problems internally and its operations-related ones, by negotiating new or revised operating agreements with the two major railways. The second section 81 NTA inquiry, which was undertaken at the request of the Minister of Transport, involved an investigation of South American cargo reservation and other fleet promotion policies and their impact on Canada/South America trades. This inquiry was carried out jointly by the CTC's Research Branch and Water Transport Committee (WTC). A preliminary report was submitted to the Minister in June, as scheduled, and a draft of the final report has been completed.

The section 22 NTA inquiry into the transportation requirements of the Yukon, which was undertaken at the request of the Yukon Government, was completed and the final report was released.

Other activities carried out by the branch during the year included active participation on various interdepartmental committees, the preparation of engineering standards for slurry pipelines in conjunction with the Canadian Standards Association and continuing support to the Energy Supplies Allocation Board.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. During 1984, the Research Branch published and distributed six studies in the Research Report Series and issued the 1983 spring and fall editions of the Research Seminar Series (see Appendix XXVII.) The branch also produced a total of 20 working papers during the past year and continued the publication of its monthly *Transportation Intelligence Report* which has a national distribution of several hundred subscribers. As well, the branch is in the process of preparing a new quarterly report for public distribution entitled *Air Transport Monitor*. This publication will present the various changes in the domestic airline industry which have occurred since the more pro-competitive regulations on air transport in Southern Canada were instituted.

Air Transport

The Research Branch has been an active participant and contributor to two major Air Transport Committee (ATC) hearings held during the past year. In connection with the public hearing on domestic charters and air fare issues, research staff members prepared the report "The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years", undertook a number of surveys related to domestic pricing practices, assisted the ATC in the preparation of other background documents for the hearing, and appeared as witnesses for the Commission in reference to these documents and surveys. As a follow-up to this hearing and the "New Canadian Air Policy", which was subsequently announced by the Minister of Transport, the branch undertook a market survey to ascertain the extent to which Canadians are using American airports and air carriers instead of Canadian ones. It is also currently participating with Transport Canada in a

market analysis related to the demand for and characteristics of business travel.

As a parallel to the southern hearing, the ATC also held a hearing into the adequacy of air services in northern and remote areas. Again, staff members of the Research Branch actively assisted the ATC panel throughout the full hearing process. This participation follows from the long-standing commitment of the branch to a program addressing the operators of local-service air carriers and the communities which they service.

Research staff also investigated aspects of air carrier costing and pricing, productivity and cargo operations as well as the requirements of the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. In this latter connection, substantial progress was made on various aspects related to a new agreement with the United States, and successful negotiations were conducted with a number of countries.

During the course of the year, two studies were initiated with expected completion dates in 1985. The first looks at the impact of deregulation in the U.S. air industry and its effects on air services to small communities. The second is an econometric examination of the cost structure of the Canadian airline industry when product diversity is taken into account.

Rail Transport

During the past year, the branch continued to devote considerable effort to rail capacity studies with emphasis on the possibilities of joint use of rail facilities by CN and CP Rail in the Fraser and Thompson canyons of British Columbia, and on the possibilities of improvements to rail, road, and elevator facilities for grain handling and transportation in Thunder Bay. These studies are the cooperative efforts of the railways, provincial and federal governments and, in the case of Thunder Bay, local institutions and the municipality.

Grain handling and transportation, as modelled by the Producer Haul and Elevator Receipts Model (PHAER) was another important area of study in 1984. Preparations for the 1985-86 review of the *Western Grain Transportation Act* and support for the Committee of Inquiry into the Method of Payment of the "Crow Benefit" have necessitated significant improvements to PHAER in the areas of rail costs, elevator costs, and truck costs. In addition to model improvements, a report on the impact of using unit trains for grain has been issued.

The branch continued to provide support to the Railway Transport Committee (RTC) at various hearings and inquiries such as the Conrail Acquisition hearing, the Cost of Capital hearing, the CN MacMillan Yard inquiry, the VIA Rail Passenger Train Speed inquiry, and the Crown Zellerbach Rate Appeal.

In addition, a study of railway grade crossing protection costs and hazards was undertaken to assist the RTC in the efficient administration of the Grade Crossing Fund. The branch also began a study of productivity trends in the Canadian railway industry, and of the factors underlying these trends.

Water Transport

Preliminary work has begun on the costing of marine movements of export grain on the Great Lakes and the development of component costs of operating container vessels on the North Atlantic. Two reports have been completed. The branch also completed an economic analysis of the liner market and freight rates which examines the structure of the liner industry and the level and structure of conference freight rates, and their impact on Canadian international seaborne trades. Other work includes working papers on the profitability of liners, the employment impacts, and the consequences for the balance of payments of a Canadian merchant fleet.

The branch completed a large study of cargo diversion, covering both Canadian trade (exports and imports) moving through the United States and U.S. trade moving through Canada. The study documents cargo diversion in depth and provides, for the first time, a clear picture of the balance in overseas cargo movements through the two contiguous countries. The branch also carried out a comparative study on the hinterland characteristics of four major Eastern Canadian ports with respect to export movements of general cargo. The study highlights the major economic and operational factors which can influence the choice of cargo routings and the port of export.

Highway Transport

During 1984, the branch continued to monitor jointly, with staff from Traffic and Tariffs, the operations and financial position of the Roadcruiser bus service operated by Terra-Transport in Newfoundland.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Coordinator on Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and programs related to the transportation of handicapped persons by carriers of all modes subject to federal jurisdiction. It reports to the Vice-President (Research), who is also Chairman of the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped. In addition to studies on the number and transport needs of handicapped people in Canada, the office of the coordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the handicapped, the office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The office is currently developing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly, with Transport Canada, it is sponsoring a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes. The first draft of this guidebook has been completed and the final version will be published in the first quarter of 1985.

In addition, the office in consultation with Transport Canada, is reviewing carrier training programs inasmuch as they deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH, reporting to the Vice-President (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to the guidelines of the "6, 5 and 4" price restraint program until December, 1984.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers. In response to a request from the Minister of Transport, the Commission undertook an inquiry into the effects of the *Staggers Rail Act* of 1980 on Canadian railways and shippers. Officers of the branch were appointed under section 81 of the *National Transportation Act* to commence the inquiry and the RTC released its preliminary report in April and its final staff report in August. The RTC subsequently announced that there would be a public hearing into the effects of the *Staggers Act*, and a report was presented to the Minister of Transport and released to the public in December.

During the year, the branch improved its liaison with senior traffic and rate officers of the U.S. Interstate Commerce Commission in order to better assist the understanding of the differences between the regulatory systems of Canada and the United States. The branch played a leading role this year in organizing the second annual meeting between the CTC and the chairman and senior officers of the Interstate Commerce Commission.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act*, the *Western Grain Transportation Act*, and CTC regulations. The monitoring of rates and charges in accordance with "administered prices" within the established Treasury Board guidelines was carried out by this section.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1982	1983	1984
Total Rail Freight Tariffs Filed	50 818	51 167	53 145
Total Rail Express Tariffs Filed	4 555	5 996	6 269
Total Rail Passenger Tariffs Filed	237	121	979
Total Rail Agreed Charges Filed	729	650	638
Total Agreed Charges in Effect	193	176	184
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 520	1 480	1 479

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the

provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide federal subsidies to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

• *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of the Province of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires CN to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the Federal Government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

• *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act.*

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

In addition, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

During 1984, five applications pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) were considered and decided by the RTC following investigation by the section. The RTC denied an application by Brewer and Associates of St. Joseph, Missouri for leave to appeal a number of alleged acts and omissions of CP Rail arising from a dispute over the applicable freight charges on shipments of liquified petroleum gas from Alberta to the United States. The section completed its investigation of four applications made pursuant to section 23 of the NTA and relating to rental charges for private sidings. The RTC subsequently denied Shaw Milling Ltd., Fleron

Lumber Company Ltd., Lock-Wood Limited and Livingston Distribution Centres Inc., leave to appeal in their respective applications.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach section 23 case involving the shipment of wood chips from the B.C. interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. The investigation was continuing at year-end.

Acting upon an application from Continental Grain Company (Canada) Inc., pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), the section investigated the applicability of demurrage charges to "grains" contained in Schedule I to the WGTA. The RTC ruled that there is no legal basis for the application of demurrage on cars carrying these grains, crops and products.

Section staff conducted one mediation proceeding during 1984. The dispute involved the applicability of agreed charges on shipments of lumber from British Columbia to Thunder Bay and Windsor for furtherance to U.S. destinations.

In response to a request to the Commission by the Minister of Transport, pursuant to section 48 of the NTA, a study of the effects and implications of U.S. rail deregulation on Canadian shippers and rail carriers was undertaken by inquiry officers appointed pursuant to section 81 of the NTA. Preliminary and final reports on the study were published in April and August, respectively. The RTC then held a series of public hearings into the matter during September and October. A final report on the committee's findings was presented to the Minister and released to the public in December.

Section staff are currently conducting an RTC inquiry into CTC regulations governing interswitching. A report summarizing comments of interested parties was issued in May. A further report defining issues and considering alternative courses of action will be issued early in 1985. In a related matter, CN filed an application with the RTC for an exemption from current interswitching charges, which it submits are non-compensatory, and requested permission to raise charges to compensatory levels. The application was under consideration by the RTC at year-end. In another similar matter, the RTC found CN's special interswitching charges in effect at Montréal East to be non-compensatory and ordered them raised to compensatory levels.

During the year, the section investigated two requests for amendments to General Orders of the Commission relating to rail traffic matters. The first, requested by the Canadian Industrial Traffic League (CITL) was for an amendment to the general order which sets out terms and conditions for the carriage of traffic. The RTC subsequently denied the application. The second request, from VIA Rail, was for an amendment to the general order specifying persons to whom railways may issue passes for transportation. The matter was still under investigation at year-end.

Section staff participated in an RTC hearing to consider the proper costing methodology for CN's Newfoundland Container Service. The hearing arose from a 1983 complaint from Atlantic Container Express that CN's Newfoundland Container Service rates were non-compensatory.

Section staff also participated in public hearings convened by the RTC to determine the nature of certain commission payments by CN Europe to Cast Containers, S.A., which related to container traffic moving from Montréal to Chicago.

Following a 1983 RTC decision to deny Newfoundland and Labrador leave to appeal in its application pursuant to section 23 of the NTA in respect of freight rates on feed grain and flour, the section began an investigation of the cost/rate relationship on feed grains and related product movements to the Maritimes and Newfoundland. The results of the investigation will be presented to the RTC early in 1985.

The section also prepared an analysis of documentation in respect of a CN request to the RTC for an order to increase compensation payable to CN by the Toronto, Hamilton, and Buffalo Railway Company for running rights over the CN line between Welland and Port Colborne, Ont.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document, and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies, or staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch, other branches and modal committees.

Section staff participated in the analysis of submissions received by the CTC from rail carriers, Canadian shippers, and shipper associations pertaining to the impact of U.S. deregulation on international (Canada - U.S.) rail freight traffic.

Section staff continued to monitor the various amendments to the grain tariffs filed with the Commission pursuant to the *Western Grain Transportation Act*, and to communicate both orally and in writing with rail and industry officials pertaining to other traffic matters related to the WGTA.

Section staff participated in an RTC hearing under section 281 of the *Railway Act*. The hearing arose from an application into the refusal by VIA Rail to transport an electric cart from Toronto to Ottawa. An RTC order was issued denying the application for leave to appeal the conditions attached to the carriage of wheelchairs by VIA Rail in their baggage car tariff.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1984 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the coordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, the study of traffic flows and patterns and their effects, and the development, maintenance, and use of a traffic flow data base.

Pursuant to Order-in-Council PC 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, 12 supplementary orders to the December, 1983 order prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products in 1984. Staff also conducted a review of traffic statistics and subsequently prepared, for RTC approval, the order prescribing 1985 rate levels.

In 1984 section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, coordinated the field audits of 54 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The comprehensive, multi-year traffic data base containing rail movements within Canada and the U.S., and subsidized rail, road and water movements originating in the Altantic provinces, was accessed 22 times by various federal, provincial, and private organizations. The datawere used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*. In addition, six publications were prepared from the data detailing commodity flows for the years 1981-1983 inclusive. Work on the development and expansion of the data base continues with a new emphasis on intermodal traffic.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Cases Decided in 1984

Aviation Portneuf Ltée v. The Queen

Federal Court —Trial Division
File: T-1058-83

This case was reported in the CTC's 1983 annual report. The central issue was whether a damage suit against the Crown is a remedy available to Aviation Portneuf Ltée for the reason that both the Air Transport Committee and the Review Committee refused to stay the suspension of the carrier's licence while it appealed their decision to the Minister of Transport who eventually reinstated its licence. The defendant, pursuant to Federal Court Rule 419(1)(a), moved to strike the plaintiff's Statement of Claim on the grounds that it disclosed no reasonable cause of action. The motion was granted with costs on March 19, 1984.

Soundair Corporation v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-347
A-1077-83

On April 20, 1983, after a show cause proceeding, the Air Transport Committee (ATC), by Order No. 1983-A-194, suspended Soundair's licence 2248/73(C) for 14 days. The committee held that Soundair operated charter flights out of Vancouver, B.C. without assessing positioning charges, contrary to the requirements of the Class 4 Positioning Charges Regulations under the *Aeronautics Act*, and that public convenience and necessity required the suspension.

Soundair appealed the order on the grounds that there was no evidence before the committee to support a finding that Soundair failed to assess the positioning charges and that if such evidence did exist, access to it was not provided to Soundair. Soundair also alleged that the committee erred in law and exceeded its jurisdiction in attempting to place the onus on Soundair toprove that it had not breached the regulatory provisions governing its licence.

On Nov. 23, 1984, the Court unanimously dismissed the appeal. It ruled that when, upon reasonable grounds, the ATC believes the terms of a licence may have been violated, the making of a show cause order is a fair and reasonable exercise of the respondent's discretion to carry out its mandate under section 16(9) of the *Aeronautics Act* in the absence of legislative prohibition.

The Court seemed to accept the definition of "positioning charges" as those referring to the movement of an empty aircraft from one point to a second point at which cargo or passengers are to be picked up. It added that the Class 4 Positioning Charges Regulations did impose an obligation on the appellant.

Municipal District of Acadia No. 34 v. CN and CTC

1. Federal Court of Appeal
Files: 82-A-370
A-795-83

This case, which was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports and in which leave to appeal was granted on April 7, 1983, concerns an appeal from the Railway Transport Committee Order No. WDR-00884, dated Sept. 28, 1982, which directed CN to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision in Alberta.

Initially, a prohibition order of the Governor in Council prohibited abandonment of this subdivision.

After the order was revoked on Sept. 18, 1980, CN applied to the Commission for permission to abandon part of the service.

The appellants contended that the committee lacked the jurisdiction to entertain the railway's application because section 258 of the *Railway Act*, which gives the Governor in Council authority to prohibit certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the authority to revoke a prohibition order. Therefore, the Commission could not order that the subdivision be abandoned.

On Jan. 19, 1984, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal on the grounds that section 26(4) of the *Interpretation Act* (RSC 1970, c. I-23) applies to the *Railway Act* so as to give the Governor in Council the authority to rescind one

of his orders in view of the expression "from time-to-time" in section 258 of the said Act.

The Governor in Council's revocation of his prohibition order was thus valid, and the Commission was therefore entitled to invoke Order No. WDR-00884 directing that the subdivision be abandoned.

2. Supreme Court of Canada
File: 18437

On March 19, 1984, leave to appeal the judgement rendered by the Federal Court of Appeal was refused by the Court.

Attorney General of Newfoundland v. CN

Federal Court of Appeal
File: A-297-84

The appellant applied under section 28 of the *Federal Court Act* (FCA) to review and set aside a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated Feb. 8, 1984, whereby the committee denied an application by the Province of Newfoundland under section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) and also denied the province leave to appeal CN's increases in freight rates on feed grains and flour.

The appellant argued that the RTC erred in law:

in holding that The Terms of Union of 1949 did not take precedence over the provisions of the *Railway Act*;

in failing to find that CN's freight rates to Newfoundland must be at the same level as its rates for the same commodities to points in the Maritimes;

in finding that an act by CN in compliance with the *Railway Act* cannot be prejudicial to the public interest as contemplated in section 23 of the NTA; and

in finding that CN's special freight rate increases for Newfoundland did not violate the principles laid down by the former Board of Transport Commissioners in a 1951 decision: A.G. for Newfoundland v. CN.

CN argued that the Court did not have jurisdiction to entertain an application under the said section 28 of the FCA by reason of section 29 of the FCA and section 64(2) of the NTA. CN then filed a motion for an order pursuant to section 52(a) of the *Federal Court Act* quashing the proceedings.

The Court on May 24, 1984, quashed the section 28 application for want of jurisdiction.

Mario Lapointe v. CTC and CP Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 84-A-327

The applicant applied for leave to appeal the Commission's decision of April 24, 1984 on issues of law and jurisdiction on the grounds that the said decision did not take into account Guideline No. P-5130-2 or the loss of jobs resulting from the closing of the Sherbrooke customer servocentre, which favoured one region at the expense of another.

CP Limited argued that the Commission is a statutory body and has only that jurisdiction which it is given by statute. Consequently, Guideline No. P-5130-2 is merely internal in nature and does not invoke any further jurisdiction on the Commission than it has under the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. The appellants did not argue that the Commission had erred in law or exceeded its jurisdiction in concluding that the amalgamation of the Sherbrooke and Montréal servocentre did not constitute a deviation of a railway, the closing of a station, or the elimination or creation of a divisional point.

The Federal Court of Appeal dismissed the motion for leave to appeal on Sept. 12, 1984.

Desvraco Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-354
A-118-83

This case was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports.

Pursuant to leave granted on Dec. 6, 1981, an appeal was brought from the decision of the Commission's Motor Vehicle Transport Committee denying certain subsidy claims made under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* by Desvraco Inc., a trucking company certified under the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The Commission denied the subsidy claim on the grounds that the shipper, Les Industries

Georges Deschênes Ltée, effectively controlled the carrier, Desvraco Inc., even though it held only 47 per cent of the shares.

On Sept. 26, 1984, the Federal Court of Appeal ruled that the Motor Vehicle Transport Committee had erred in law. It is interesting to note that the Court held that: "Although it is possible for a minority shareholder to have effective control of a company in certain circumstances, this is never possible where there is another shareholder who in fact holds an outright majority of the shares on his own behalf".

R.&G. Milk Trucking Co. Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-348
A-682-83

This case was reported in the CTC's annual report of 1983. The Court had, on June 21, 1983, granted leave to appeal the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) Decision by which the committee had ruled that the appellant was not eligible for subsidies pursuant to the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance (ARSPA) Regulations because, though R.&G. Milk Trucking Co. Ltd. held a certificate of eligibility under the Atlantic Region Freight Assistance (ARFA) Program, the milk transported was actually owned by the New Brunswick Milk Marketing Board as the controller of R.&G. Milk Trucking, and that although there had been an issue of preferred voting shares in the company, the *de facto* control still remained with the Milk Marketing Board.

On April 27, 1984, the Court (the Chief Justice dissenting) concerning the appeal under subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA) and an application under section 28 of the *Federal Court Act* (FCA) ruled that the MVTC had erred in law in, (a) finding that the bulk milk being transported by the appellant was the property of the New Brunswick Milk Marketing Board between May, 1981 and May 17, 1982; (b) interpreting subsection 2(2)(b) of ARSPA Regulations so that the New Brunswick Milk Marketing Board was held to be the controller of the appellant and (the Chief Justice concurring); and (c) by ordering the appellant to reimburse the Receiver General of Canada in the sum of $94 400.12.

It further dismissed the section 28 application.

Cases Discontinued in 1984

Careston International Air Charter Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-411-84

After the Air Transport Committee (ATC) disallowed the transfer of Air Park Aviation Ltd.'s licences to Careston International Air Charter Ltd., the latter filed with the Federal Court of Appeal an application pursuant to section 28(1) of the *Federal Court Act* for a review of and an order setting aside the ATC decision of Feb. 24, 1984.

The case was called on Oct. 19, 1984, and due to the appellant's counsel not having received instructions from its client, the Court dismissed the application.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-320
A-1109-83

This appeal reported in the CTC's 1983 annual report is substantially the same as the CN v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. case also reported therein. Both appeals were from Decision No. WDR-1983-01 of the RTC. However, the CN case was discontinued in December, 1983.

The issue was whether the committee erred in deciding that barley malt shipped from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., and by rail from Vancouver to Seattle, Wash., is a movement entitled to the statutory freight rate under section 271(2) of the *Railway Act*.

The appeals by order of the Federal Court of Appeal were joined on Oct. 3, 1983.

However, on Jan. 13, 1984, Canadian Pacific Limited also discontinued its appeal as a result of the *Western Grain Transportation Act*, which by defining the word "export" rendered discussions about the interpretation of the pertinent repealed sections of the *Railway Act* or the judicial interpretation of the term "export" as used by the Commission, purely academic.

Cyanamid Canada Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-320

The Railway Transport Committee granted CN's application filed pursuant to section 253 of the *Railway Act* for authority to abandon the operation of a branch line known as the Durham Spur. Cyanamid appealed RTC Order No. R-35400 to the Review Committee by arguing there had been a breach of natural justice and fairness because it was not permitted to present fully its case at the hearing. On March 15, 1984, Cyanamid was informed that the Review Committee had determined that none of the grounds for review, stated in Rule 85(1) of the Commission's General Rules, had been established by the applicant and that accordingly its application for review was denied.

Notice of motion for leave to appeal to the Federal Court of Appeal under section 64(2) of the *National Transportation Act* was filed on April 13, 1984 on grounds that there was a denial of natural justice and an error in law in finding there were "adequate alternative transportation facilities". An application for a stay of execution under General Rule 97 was made on April 16, 1984. However, on May 30, 1984, all the parties were informed that Cyanamid Canada Inc. had decided to abandon its application for an order granting leave to appeal to the Federal Court of Appeal.

Cases Pending in 1984

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
File: 83-A-379

Leave to appeal from the Air Transport Committee's Decision No. 7700 dated Oct. 5, 1983 (referred to in the Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co. case) was granted on Feb. 23, 1984 insofar as it relates to Federal Express.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of public convenience and necessity and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

Canada Post has also appealed the matter to the Minister of Transport.

The appeal is pending at the end of 1984.

Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-380
A-443-84

This case, mentioned in the CTC's 1983 annual report, arises from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence so that it could expand its international courier service. The appellant, a domestic carrier, that was granted leave to appeal under section 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), argued that the committee incorrectly interpreted the "public convenience and necessity" test of section 16(3) of the *Aeronautics Act* (AA). It contended that the applicant for an amendment must demonstrate that both public convenience and necessity will be served. It added that the decision was unsupported by evidence. Leave to appeal was granted on Feb. 23, 1984.

Loomis also filed with the Minister of Transport, a notice of appeal of the same decision under section 25 of the NTA in November, 1983, by which the appellant asserted that the amendment to Federal Express Co's licence will adversely affect the existing Canadian courier industry, that the committee exceeded its jurisdiction, and that the decision is not in the public interest.

Action still pending at the end of 1984.

Arctic Grain Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-334
A-1384-83

This case was mentioned in the CTC's 1983 annual report and concerns Railway Transport Committee Order No. R-34908. On Sept. 9, 1983, leave to appeal was granted to Arctic Grain Ltd. which argues that the committee erred in law when it determined that pelletized screenings are not grain and when it failed to exercise its powers pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* to investigate the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings. At the end of 1984, the matter is still pending.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Motion for leave to appeal was filed in February, 1984.

CN argued that:

The Railway Transport Committee (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act*.

The RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd. under section 52 of the said *Western Grain Transportation Act* and by failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice.

The RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the said *Western Grain Transportation Act* when many of the issues raised therein were in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN).

This application for leave to appeal is supported by Canadian Pacific Limited as follows:

Section 52(2) of the *Western Grain Transportation Act* authorizes the CTC to take remedial action in the event that it concludes that anything included in a tariff contravenes any provision of Part II of that Act; such remedial action must be taken no later than 60 days after the filing of the tariff.

There is nothing contained in section 52 that would preclude the application of the Canadian Transport Commission's General Rules relating to equity and fairness and proceedings. It argues that the omission by the CTC to apply its rules has resulted in a violation of the *audi alteram partem* principle of natural justice in that the applicant and CP were not accorded a full and fair opportunity to present their case.

It further submits that demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the Act or not compensation to the railways, and there is no correlation whatsoever to costs for the movement of grain. Demurrage is a penalty designed to promote the efficient movement of cars in the public interest by encouraging prompt loading or unloading and release of cars for the benefit of all shippers, and acts as an incentive to prevent cars from being used by individual shippers for unlimited storage at the expense of other shippers. Accordingly, demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the Act and the CTC erred as a matter of law or jurisdiction by so concluding.

On April 27, 1984, the Court granted leave to appeal and the case is pending at the end of 1984.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-322

On July 24, 1984, leave to appeal was granted to CN pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act*, the appellant is appealing Railway Transport Committee (RTC) Decision dated March 23, 1984 (the reasons for which were issued on June 14, 1984) which designated branch lines or segments thereof as grain dependent branch lines for the crop year 1984-85. It argues that the RTC erred in failing to designate some branch lines as grain dependent pursuant to section 40(1) of the *Western Grain Transportation Act* and as these branch lines or segments thereof fulfilled the requirements of section 40(2)(a) and section 40(2)(b) of the *Western Grain Transportation Act*, the RTC therefore erred in law by not including these lines.

At the end of 1984, this case is pending.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-330

The Commission has received a certified copy of CN's application for leave to appeal Order No. R-36489 of the Railway Transport Committee (RTC) dated April 27, 1984, pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act*.

The appellant argues that the RTC erred in failing to estimate the variable costs of the railways in accordance with section 39 of the *Western Grain Transportation Act*, more particularly in that it failed to adjust the variable costs of the railways by taking into account the branch lines that were added to the list of grain dependent lines since the most recent base year.

The notice of motion for leave to appeal has not been filed in court yet.

CN v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Ltd. v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Commission's Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by the Canadian Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgement dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgement stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The Court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgement of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. The case is still awaiting hearing at the end of 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-340
A-1471-83

This appeal of the Railway Transport Committee (RTC) decision dated April 28, 1983 is pursuant to leave granted to Canadian Pacific Limited on Sept. 27, 1983.

In November, 1982, CP Limited demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station. The RTC held a public hearing to determine whether it had any jurisdiction in the matter and by the decision dated April 28, 1983, found that the West Toronto Station was a "railway station" within the *Railway Act* and that its removal was governed by the procedure set out in section 119.

The committee concluded that CP Limited had carried out removal of the station without first seeking the required approval or exemption from the committee. Thus, the provisions of the *Railway Act* were violated and the committee requested that CP Limited be prosecuted.

CP Limited's main submission in the appeal is that the committee erred in deciding that section 119 required CP Limited to obtain approval before removing the station.

This case was heard on Dec. 5 and 6, 1984. Decision is pending.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-330
A-1381-83

This is an appeal from the Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-34908 of Feb. 28, 1983, pursuant to section 64(2) of the

National Transportation Act (NTA). The order concerned a dispute between Continental Grain Co. (Canada) Ltd. and CN over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges.

The order presently under appeal directed CN to continue to provide the services to Continental in accordance with section 262 of the *Railway Act*, and it permitted CN to continue charging for demurrage. Continental was also denied leave to appeal from a prior RTC decision in the Arctic Grain case dated June 30, 1981, and confirmed by the Review Committee on Oct. 16, 1981. The Arctic Grain decision held that export screenings in any form were not exempt from demurrage charges.

Continental has submitted that the effect of Order-in-Council, PC 1959-569 and Board Order No. 97781, was to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators.

The appellant argues that the Commission misinterpreted the definition of grain contained in the *Canada Grain Act*. The appellant asserts that the said Act draws a distinction between grain and screenings for grading purposes, but the fact is that dockage (foreign material screened out of graded grain) consists of grain seed material. The appellant therefore concludes that the Commission ought to have defined grain so as to include grain screenings.

The appellant also raises the issue of whether the Commission addressed itself to the objects of Order-in-Council, PC 1959-569 and Board Order No. 97781. Screenings are collected and transported to the coast in exactly the same manner as graded grain. Accordingly, the appellant argues that screenings be treated in the same manner as graded grain.

Secondly, the appellant argues that the Commission erred when it failed to investigate pursuant to section 23 of the NTA, the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings.

The appeal is awaiting hearing at year-end.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-308

Canadian Pacific Limited applied on Feb. 24, 1984 for leave to appeal the decision and order of the Commission of Jan. 26, 1984 made under section 52 of the *Western Grain Transportation Act* upon questions of law and jurisdiction.

The representations of CP Ltd. indicate that based on a complaint by Continental Grain (Canada) Ltd. made under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), the CTC reviewed CP Limited's tariff filed under the WGTA and then issued an order requiring CP to change the tariff.

The question of a denial of natural justice is also raised on the grounds that CP Limited did not receive timely notice of Continental's submission to the CTC.

Leave to appeal was granted on April 26, 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-317
A-245-83

This case was reported in the CTC's annual report of 1983. By Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, the Railway Transport Committee (RTC) directed Canadian Pacific Limited to capitalize the cost of work in its Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded $100 000 or 10 per cent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section. A hearing had been held before Commissioner R.J. Orange, appointed pursuant to section 19(1)(b) of the *National Transportation Act* (NTA). The committee adopted Commissioner Orange's report.

CP Ltd. applied for leave to appeal pursuant to section 64(2) of the NTA and to have the order reviewed and set aside pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*. Leave to appeal was granted by the Federal Court of Appeal and the two applications have been joined.

Canadian Pacific Limited's principal grounds for the appeal are:

The provisions of Order No. R-34836 are beyond the powers and jurisdiction of the RTC;

By Order No. R-34836, the RTC adopted the report of Commissioner Orange without allowing CP Limited an opportunity to be heard, thereby failing in its duty to act fairly and denying natural justice to CP Limited;

The hearing before Commissioner Orange was not conducted to discharge the duty of the RTC to act fairly, and constituted a denial of natural justice because of the giving of inadequate notice, the admission of improper evidence, the failure to join the staff of the committee as a proper and necessary party to that proceeding, and the consequent misapplication on the onus of proof; and

The report of Commissioner R.J. Orange failed to reflect or consider fully and fairly the evidence and submissions presented.

The respondent argues as follows:

Order No. R-34836 of Jan. 28, 1983 was issued by the RTC in the exercise of the discretion it possesses pursuant to section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts which states that the said committee may direct the carrier to apply other minima. Section 328 of the *Railway Act* requires the CTC to prescribe a uniform classification and system of accounts for both CN and CP Rail. It does not state the manner in which such a system is to be prescribed. By Order No. R-32999 of Nov. 26, 1981, the RTC prescribed the Uniform Classification of Accounts for use by railways in Canada.

Section 46(1) of the NTA empowers the Commission to make orders or regulations for carrying the *Railway Act* into effect while section 24(3) of the NTA empowers a committee of the Commission to exercise all the powers and duties of the Commission.

Commissioner R.J. Orange was appointed pursuant to section 19(1)(b) of the NTA to hold a hearing and report back to the RTC.

The notice of hearing and Commissioner Orange's appointment to conduct the hearing and report, specifically stated that the issue to be considered was whether the committee should direct CP Rail to apply minima other than those set out in section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts. Both also specifically stated that the effect of directing the application of such other minima would be to capitalize the cost of the work involved in CP Rail's Locomotive Overhaul and Rebuild Program. The report of the Commissioner dealt with and contained recommendations on this very issue. There was ample evidence to support Commissioner Orange's recommendation that CP Rail be directed to apply other minima pursuant to section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts and so to capitalize the costs incurred in the Locomotive Overhaul and Rebuild Program.

At the end of 1984, the appeal is still pending.

CP Ltd. v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

Notice of leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) Decision of April 14, 1983 under section 64(2) of the *National Transportation Act* was granted by the Court on Aug. 5, 1983.

The RTC decision ordered an amendment to CP Rail's demurrage tariffs and gave Columbia Containers Limited, unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act.*

Columbia Containers operates a Vancouver, B.C., facility where it receives railway carloads of grain for transfer into containers for export by ship. However, the company is not a licensed terminal elevator under the *Canada Grain Act.* The CP Rail tariff provided unlimited free railcar time for licensed terminal elevators while Columbia Containers received only five days full time before demurrage charges commenced. Upon application by Columbia Containers under section 23 of the *National Transportation Act*, the committee decided that the demurrage charges assessed Columbia Containers were prejudicial and should be discontinued.

CP Ltd. has submitted that the Commission had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council PC 1959-569 which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881 which confined the suspension of demurrage

charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Ltd. also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia Containers did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by section 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

This appeal is still pending at the end of 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-508-84

On Jan. 20, 1984, the appellant filed a notice of motion pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act* for leave to appeal the Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee, ordering the appellant *inter alia*, to develop and submit to the said committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan. 1, 1986 on the grounds that the said decision and order are wrong in law or made without jurisdiction. The appellant argues that the Commission would not have authority to order a railway to cease in whole or in part the use of its lawfully authorized facilities. Canadian Pacific Limited has the statutory and common law rights to manage and operate its railway and the powers of the CTC are merely regulative and remedial. Leave to appeal was granted on April 2, 1984.

The case is still pending at the end of 1984.

Chief Edwin Burnstick *et al* and Paul Indian Band v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-366
A-392-84
A-393-84

This case was included in the CTC's 1983 annual report. On Feb. 22, 1984, the Court granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-35480 dated Aug. 5, 1983.

The order authorized CN to construct a second mainline track on the Edson Subdivision, Alta., which would cross an unopened road allowance on land held by the Department of Indian Affairs and Northern Development for the use and benefit of the Paul Indian Band. The appellants contend that the RTC lacked jurisdiction under the *Railway Act* to make the order. The committee based its authority to permit the crossing on the finding that the unopened road allowance was an "existing highway" within the terms of sections 196 and 197 of the *Railway Act*. The committee also found that even though the use of the crossing was restricted to Indians and other persons lawfully on reserve lands, the crossing was "public" in nature.

The committee's jurisdiction to authorize the crossing of Indian lands is also an issue. The land in question was surrendered to the government, but the habendum clause in the agreement confined the interest of the government to the holding of the land in trust for sale. The committee found the surrender to be absolute. Accordingly, the lands no longer had the status of Indian lands and there were no "existing treaty rights". Since the Department of Indian Affairs and Northern Development was the actual road authority and had made no objection to the crossing, the committee concluded that the crossing could be permitted.

At the end of 1984, the appeal is still pending.

The National Farmers' Union v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-790-84

On June 1, 1984, the National Farmers' Union was granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated March 7, 1984 which upheld Railway Transport Committee (RTC) Orders Nos. R-35927 and R-35928 made pursuant to section 73 of the *Western Grain Transportation Act* and the subsequent receipt of tariffs filed by Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railway Company on Nov. 24, 1984. The appellant claims that the *Western Grain Transportation Act* does not authorize the filing of tariffs after Nov. 1, 1983 for the period extending from Jan. 1, 1984 to July 31, 1984 ,and the RTC had no authority to authorize the railways to file their tariffs on any date after Nov. 1, 1983.

This case is still pending at the end of 1984.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 82-A-332

This case, that was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports, is still awaiting hearing. On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 ruling of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), confirmed by a decision of the Review Committee. The Commission had denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations.Spéribel asserts that the provincial transport authority and not the Canadian Transport Commission, had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel has also contended that a judgement of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the Commission erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

APPENDICES

Western Division 77
Railway Transport Committee 79
Air Transport Committee 108
Water Transport Committee 111
Motor Vehicle Transport Committee 114
Research Branch 115

APPENDIX I
Western Division

Branch Lines Hearings/Decisions, 1984

Carried Forward from 1983

Subdivision	
• CN/Erwood	Decision April 3, 1984. Continue operation of 49.15 miles between Baden, Man. and Hudson Bay, Sask.
• CP Rail/Lake Cowichan	Decision Oct. 9, 1984. Abandon operation of the Lake Cowichan Subdivision between Hayward (mileage 0.0) and Lake Cowichan (mileage 18.3), B.C.

1984

Subdivision	
• CN/Amiens	Decision Sept. 7, 1984. Abandon operation of 20.74 miles between Shell Lake and Spiritwood, Sask.
• CN/Carlton	Decision Sept. 28, 1984. Recommended 28.20 miles between Dalmeny and Laird, Sask. be added to basic network.
• CN/Stettler	Report to Governor in Council Oct. 23, 1984. Recommended 108.2 miles between Ferlow Jct. and Dinosaur, Alta. be added to basic network.
• CN/Dodsland	Decision July 17, 1984. Abandon operation of 7.4 miles between Dewar Lake and Smiley, Sask.
• CP Rail/Kaslo	Decision July 5, 1984. Continue operation of 27.4 miles between Rosebery and Nakusp, B.C.

APPENDIX II
Western Division

Branch Lines Hearings, 1985

Subdivision	
• CP Rail/Shamrock	Archive to Tyson, Sask., a distance of 70.3 miles. Rehearing.

APPENDIX III
Western Division

Orders and Decisions, 1984
Applicable to the Removal of Other Trackage

Order No.	Date	Type of Order
WDR 1984-00164	Aug. 13/84	Authorizes abandonment of industrial trackage off mileage 1.05 Regina Terminal Subdivision, Regina, Sask.
WDR 1984-00258	Nov. 8/84	Authorizes abandonment of a portion of the Fonehill Spur (formerly known as Tonkin Subdivision) between mileage 73.28 and 74.86 along with an elevator track and loading platform track in Yorkton, Sask.

APPENDIX IV
Western Division

Removal of Other Trackage
Applications on Hand December 31, 1984

Subdivision	Mileage	Location	Designation
• CN/Waterways	285.86	Alberta	Industrial Trackage
• CN/Warman	5.66	Saskatchewan	Spur

APPENDIX V
Railway Transport Committee

Decisions Issued, 1984

Date Rendered		Disposition
Jan. 30	Public hearing into a mishap in CP Rail's Winnipeg Yard on Dec. 13, 1982.	Orders issued
Jan. 30	Application of Brewer and Associates pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
Feb. 9	Public inquiry into the causes of and circumstances connected with an accident which occurred on Aug. 27, 1983, at St. Lazare, Man. Decision and Order No. R-36226.	
Feb. 23	Application by CN for authority to abandon the operation of the Murray Harbour Subdivision from Maple Hill (mile 0.00) to Murray Harbour (mile 44.40) including the Mount Herbert Spur from Lake Verde (mile 0.00) to Vernon (mile 4.43), P.E.I. Decision and Order No. R-36288.	Granted in part
Feb. 23	In the matter of the Transportation of Dangerous Commodities by Rail in the Greater Vancouver Region and in the matter of RTC Order Nos. R-35441 and R-35437 and Board of Transport Commissioners for Canada Order Nos. 121188 and 121665 concerning CP Rail and Trans Mountain Pipe Line Co. Ltd. Westridge Terminal, Burnaby, B.C. Decision and Order No. R-36314.	
Feb. 27	Application by CP Rail (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to discontinue operation of the passenger-train service between Victoria and Courtenay, B.C. Decision and Order No. R-36539.	Denied
March 23	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for crop year 1984/85 pursuant to section 40 of *Western Grain Transportation Act*.	

Date Rendered		Disposition
March 26	Public inquiry into an accident involving VIA Rail's passenger train 194 in the storage track at mile 34.9 of CP Red Deer Subdivision, Alta., on March 23, 1983.	Orders issued
April 9	Application by CN for authority to abandon the operation of the Fergus Town Spur from mile 0.00 to mile 1.14, opposite mile 46.31 of the Fergus Subdivision, Ont., a total distance of 1.14 miles. Decision and Order No. R-36793, as amended.	Granted
April 13	Public inquiry in the matter of the failure of Tank Car UTLX 98646 at CN's MacMillan Yard, Vaughan, Ont. Interim Report and Order Nos. R-36544 and R-36545.	
April 24	In the matter of section 120 of the *Railway Act*; and in the matter of the *National Transportation Act*; and in the matter of Order No. R-4294 dated Dec. 30, 1968; and in the matter of an application dated Sept. 15, 1982 of Mario Lapointe *et al*; and in the matter of the determination of whether the amalgamation by CP Rail of its customer service centre in Sherbrooke with its customer service centre in Montréal required committee authorization under section 120 of the *Railway Act*.	Denied
April 25	In the matter of VIA Rail Canada Inc.'s submission with respect to an allowance for working capital in the determination of the CN and CP Rail cost of capital rates.	Granted with condition
April 30	Public hearing in the matter of the determination of whether the air flow method is a modern and efficient means of testing train air brake systems. Decision and Order Nos. R-36500, R-36501, R-36502.	
April 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Elmira Spur, off mileage 50.20 of the Souris Subdivision, and from Harmony Junction (mile 0.00) to Elmira (mile 9.85), P.E.I. Decision and Order No. R-36506.	Granted in part
April 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Bonavista Subdivision from Shoal Harbour (mile 0.00) to Bonavista (mile 87.89), Nfld. Decision and Order No. R-36640.	Granted
April 30	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train service between Clarenville and Bonavista, Nfld. Decision and Order No. R-36639.	Granted

Date Rendered		Disposition
May 16	In the matter of Order Nos. R-33500, R-28954 and R-35341, dated March 4, 1982, June 28, 1979 and June 30, 1983, respectively; and in the matter of an application by VIA Rail to restructure components of its passenger-train service between Sydney, Truro and Halifax, N.S. Decision and Order No. R-36693.	Granted in part
May 23	Report on the feasibility of shortening the passenger-train schedule between Halifax, Truro and Sydney, N.S.	Orders Issued
May 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Middleton Subdivision from Bridgewater Junction (mile 00.00) to Bridgetown (mile 66.84), N.S. Report and Order No. R-36753.	Granted
June 1	Reasons for Decision - Application by CN for authority to abandon operation of the Smiths Falls Subdivision from Richmond (mile 13.00) to Strathcona (mile 99.30), Ont. Order No. R-36326.	
June 4	Reasons for Decision - In the matter of an application by Continental Grain Company (Canada) Ltd. pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act*.	Affirms telexed decision of January 26, 1984
June 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Beeton Subdivision from Cheltenham (mile 33.90) to a point near Beeton (mile 58.75), Ont. Decision and Order No. R-36794.	Granted
June 14	Application of Livingston Distribution Centres Inc. pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Application of Fleron Lumber Company Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Application of Lock-Wood Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN.	Denied

Date Rendered		Disposition
June 14	Application of Shaw Milling Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Reasons for Decision - In the matter of the designation of grain dependent branch lines for the crop year 1984-85 under section 40 of the *Western Grain Transportation Act.*	Affirms Decision of March 23, 1984
July 20	In the matter of a review of the applications of CP Rail for authority to abandon the operation of those portions of the Ste-Agathe Subdivision from St-Jérôme (mileage 13.6) to Ste-Agathe (mileage 44.4), and from Ste-Agathe to Mont-Laurier (mileage 138.2), Que. Bench Decision and Order No. R-37579.	Denied with conditions
Aug. 8	Application by CN for authority to abandon the operation of the Argentia Subdivision from Placentia Junction (mile 0.00) to Argentia (mile 20.65), Nfld. Decision and Order No. R-37043.	Denied with condition
Aug. 8	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train services between St. John's and Argentia, and between St. John's and Carbonear, Nfld. Decision and Order No. R-37044.	Granted
Aug. 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Richibucto Subdivision between Kent Junction (mile 0.00) and Richibucto (mile 26.50), N.B. Decision and Order No. R-37326.	Granted
Aug. 31	Application by CP Rail (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to abandon the operation of the Lake Cowichan Subdivision between Hayward and Lake Cowichan, B.C. Decision and Order No. R-37216.	Granted
Sept. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of the Meaford Subdivision from Collingwood (mileage 34.60) to Meaford (mileage 52.19), Ont. Decision and Order No. R-37433.	Granted
Oct. 3	In the matter of section 281 of the *Railway Act*; and in the matter of the application of John Kellerman. Report and Order No. R-37354.	Denied

Date Rendered		Disposition
Oct. 9	In the matter of speed of VIA Rail passenger trains exceeding 70 mph on CN's Smiths Falls and Brockville Subdivisions and safety of operation thereof. Interim Decision.	Granted with conditions
Oct. 17	Application by CN for authority to abandon the operation of the Madoc Spur, off mileage 12.02 of the Campbellford Subdivision, from Madoc Junction (mileage 0.00) to Madoc (mileage 15.18), Ont. Decision and Order No. R-37355.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Oromocto Subdivision between Westfield Beach (mileage 0.00) and Camp Gagetown (mileage 55.40), N.B. Report and Order No. R-37366.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Loggieville Subdivision between Chatham (mileage 9.50) and Loggieville (mileage 13.49), N.B. Report and Order No. R-37365.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Miramichi Subdivision between Derby Junction (mileage 0.00) and McGivney (mileage 74.75), N.B. Report and Order No. R-37516.	Granted
Nov. 6	Application by CN for authority to abandon the operation of the Montague Subdivision from Mount Stewart Junction (mileage 0.00) to Montague (mileage 25.61) including the Georgetown Spur from Montague Junction (mileage 0.00) to Georgetown (mileage 4.83), P.E.I. Decision and Order No. R-37449.	Granted in part
Nov. 6	Application by CN concerning its Joffre Servocentre, Que. Bench Decision and Order No. R-37571.	Granted with conditions
Nov. 6	In the matter of the revision of an application by CP Rail for authority to abandon the operations on a portion of the Maniwaki Subdivision from a point near Laman (mileage 3.0) to Maniwaki (mileage 80.7), Que. Decision and Order No. R-37548.	Granted
Nov. 8	Application by CN concerning its Senneterre Servocentre, Que. Bench Decision and Order No. R-37572.	Granted with conditions

Date Rendered		Disposition
Nov. 21	Application by CN for authority to abandon operation of a portion of its Monk Subdivision between Pelletier (mileage 68.23) and Ste-Claire (mileage 196.30), Que. Bench Decision.	Granted
Nov. 30	In the matter of the applicability of the regulations of the Canadian Transport Commission to the operation of rail grinding equipment owned by Speno Rail Services Company. Decision and Order No. R-37621.	
Dec. 13	In the matter of a notice of proposed acquisition by Consolidated Rail Corporation *et al* of certain leasehold, stock and other interests, pursuant to the provisions of section 27 of the *National Transportation Act*.	Proposed acquisition not disallowed
Dec. 13	In the matter of objections filed pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* in respect of proposals by CN and CP Rail acting as a partnership, by Trans-Ontario Railway Company and by Erie Express Railway Corporation to acquire the Niagara River Bridge Company, the Canada Southern Railway Company and the Detroit River Tunnel Company.	Proposed acquisitions not disallowed

APPENDIX VI
Railway Transport Committee

Orders and Decisions, 1984
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Newfoundland			
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista 0.00 - 87.89	R-36640 - May 16	Abandon - June 20, 1984
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia 0.00 - 20.65	R-37043 - Aug. 15	Ordered continued
Prince Edward Island			
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour 0.00 - 44.40	R-36288 - Feb. 23	M.0.00 - M.17.77 Ordered continued M.17.77 - M.44.40 Abandon March 29,1984
	Mount Albion - Mount Herbert 0.00 - 8.35		M.0.00 - M.4.60 Ordered continued M.4.60 - M.8.35 Abandon March 29, 1984
	Lake Verde - Vernon 0.00 - 4.43		Abandon March 29, 1984
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira 0.00 - 9.85	R-36506 - May 10	M.0.00-M.5.00 Ordered continued M.5.00 - M.9.85 Abandon June 14, 1984
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague 0.00 - 25.61 (incl. Georgetown Spur)	R-37449 - Nov. 23	Georgetown Spur Abandon Dec. 28, 1984 M.0.00 - M.25.61 Ordered continued

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
New Brunswick			
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto 0.00 - 26.50	R-37326 - Oct. 29	Abandon Dec. 3, 1984
CN/Loggieville	C.F.B Chatham - Loggieville 9.50 - 13.49	R-37365 - Nov. 5	Abandon Dec. 5, 1984
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown 0.00 - 55.40	R-37366 - Nov. 7	Abandon Dec. 7, 1984
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney 0.00 - 74.75	R-37516 - Dec. 6	Abandon Jan. 5, 1985
Nova Scotia			
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown 0.00 - 66.84	R-36753 - June 8	Abandon July 8, 1984
Quebec			
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles 1.0 - 32.5 Courcelles - Mégantic 32.5 - 57.7	Review Committee Order 1984-03, Feb. 27	Ordered continued
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham 34.0 - 77.5	R-34995 - Mar. 2, 1983	Abandon Apr. 6, 1983; Stayed Apr. 6, May 25 and Aug. 30, 1983: PC Order 1984-1179 Abandon Apr. 5, 1984
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki 3.0 - 80.7	R-37548 - Dec. 11	Abandon Jan. 1, 1986
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme - Ste-Agathe 13.6 - 44.4 Ste-Agathe - Mont-Laurier 44.4 - 138.2	R-37579 - Dec. 18	Ordered continued

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Ontario			
CN/Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. - Durham 0.00 - 25.72	R-35400 - July 25, 1983	Abandon Aug. 29, 1983; Stayed Aug. 29, 1983 and Aug. 29, 1984; Stay rescinded Oct. 1, 1984 Abandon Oct. 1, 1984
CN/Smiths Falls	Richmond - Strathcona 13.00 - 99.30	R-36226 - Mar. 2	M.13.00 - M.35.3 Ordered continued M.35.3 - M.99.3 Abandon June 30, 1984
CN/Kincardine	Town of Kincardine 30.34 - 32.95	R-36558 - Apr. 24	Amendment of Order No. R-35400 July 25, 1983. Abandon
CN/Fergus (Fergus Town Spur)	Mile 0.00 - Mile 1.14	R-36793 - June 20	Abandon Sept. 30, 1984
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton 33.90 - 58.75	R-36794 - June 22	Abandon Sept. 20, 1984
CP Rail/Walkerton	Saugeen - Mile P-30.8 0.0 - 30.8	R-37045 - Aug. 9	Abandon Oct. 8, 1984
CN/Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct. - Madoc 0.00 - 15.8	R-37355 - Nov. 1	Abandon Dec. 6, 1984
CN/Meaford	Collingwood - Meaford 34.60 - 52.19	R-37433 - Nov. 20	Abandon May 20, 1985
British Columbia			
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp 3.8 - 31.2	WDR 1984-00134 - July 5	Order continued
CP Rail/Lake Cowichan	Haywood - Lake Cowichan 0.0 - 18.3	R-37216 - Oct. 9	Abandon Nov. 13, 1984

APPENDIX VII
Railway Transport Committee

Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1984

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00 - 20.65	Review after Aug. 1986
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	16.49 - 71.43	Heard Oct. 27, 1982 Decision Pending
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0.00 - 55.64	Under review as per Order No. R-31919, Feb. 24, 1981
Devco/Port Morien	Port Morien Jct. - Port Morien	0.0 - 2.1	Pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague	0.00 - 25.61	Statutory five-year review 1989
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Uigg (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	0.00 - 17.77	Statutory five-year review 1989
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Baltic	0.00 - 5.00	Statutory five-year review 1989
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0.00 - 55.02	Pending
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19.49 - 84.61	Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00 - 2.85	Statutory five-year review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00 - 27.72	Under review as per Order No. R-35380, July 7, 1983
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Jct.	0.00 - 105.76	Heard Oct. 27, 1983, Decision Pending

Subdivision	Between	Mileage	Status
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. - Sutherland	0.00 - 2.40	Pending
CN/Caraquet	East Bathurst - Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 - 72.04	Pending
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42.70 - 77.00	Under review as per Order No. R-35391 Apr. 27, 1983
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44.4 - 138.20	Statutory five-year review 1989
CP Rail/Temiscaming and Ville-Marie	Gendreau - Laverlochère	47.9 - 106.50	Statutory five-year
	Gaboury - Ville-Marie	0.00 - 7.70	review in 1985
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1.00 - 32.50	Statutory five-year review 1989
	Courcelles - Mégantic	32.50 - 57.70	Statutory five-year review 1989
CP Rail/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16.80 - 82.50	Pending
CN/Monk	Pelletier - Ste-Claire	68.23 - 196.30	Heard Nov. 20, 1984, Bench Decision Rendered Order pending
CN/Valleyfield	Barrington - Ayrness	12.00 - 26.10	Pending
CN/St. Raymond	Jackson's - Rivière-à-Pierre	36.50 - 55.57	Pending
CN/Granby	Waterloo- - Granby	0.09 - 13.00	Pending
CN/Des Ormeaux Spur	St-Grégoire - Des Ormeaux	0.30 - 4.64	Pending
Conrail/Montréal Branch	Can. - U.S. Border - Huntington	10.25 - 17.48	Pending
Ontario			
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50 - 48.00	Under review as per Order No. R-33718 Apr. 13, 1982
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1.41 - 30.34	Statutory five-year review 1988

Subdivision	Between	Mileage	Status
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00 - 11.60	Under review
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater - Woodville	0.00 - 12.55	Pending
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.00 - 28.10	Pending
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23.90 - 141.45	Heard Oct. 3-6, 1983, Decision Pending
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36.00 - 61.30	Pending
CN/Smiths Falls	Richmond - Smiths Falls	13.00 - 35.3	Statutory five-year review 1989
CN/Dunnville	Fort Erie -Nickel (Port Colborne)	2.00 - 17.60	Pending
	Macie (Port Colborne) - Caledonia	20.90 - 58.28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt (Cambridge)	1.00 - 13.88	Pending
CP Rail/Port McNicholl	Orillia - Uhthoff	0.0 - 7.3	Pending
CP Rail/Nickel	Mile 12.1 - Mile 12.6	12.1 - 12.6	Pending
CP Rail/Kingston	Tichborne - Kingston	65.1 - 101.1 101.85 - 102.09	Pending
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 - Mile 1.37	0.00 - 1.37	Under Review as per Order No. R-28585, Mar. 30, 1979
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme - Youbou	57.90 - 81.90	Statutory five-year review in 1987
	Deerholme - Cowichan Bay	0.00 - 6.12	
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	3.8 - 31.2	Statutory five-year review in 1989

APPENDIX VIII
Railway Transport Committee

Orders and Decisions, 1984
Section 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CN				
Montréal-Gaspé	70/12/29	84/11/29	R-37530	Extended operation of through Montréal-Gaspé experimental service until May 29/85.
Québec-Moncton Montréal-Sydney-Halifax	70/12/29	June/79	Final Plan	Montréal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montréal and Mont-Joli and Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto-Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Chicoutimi	69/10/27	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montréal-Senneterre-Cochrane	69/10/27	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre-Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa-Brockville-Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Toronto-Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Saskatoon	71/05/03	84/05/84	R-36619	Discontinued Winnipeg-Regina-Saskatoon service. Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon via Melville.
St. John's-Argentia	82/02/18	84/08/15	R-37044	Discontinued service.
St. John's-Carbonear	82/02/18	84/08/15	R-37042	Discontinued service.
Clarenville-Bonavista	82/02/18	84/05/16	R-36639	Discontinued service.
Hearst-Nakina	71/05/03	Hearing Oct., 1983	–	Decision pending.
Wabowden-Gillam-Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Sioux Lookout-Thunder Bay	71/05/03	Hearing Oct., 1983	–	Decision pending.
The Pas-Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto-London-Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Brockville-Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto-Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto-North Bay-Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Toronto-Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg-Thompson-Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton-Jasper-Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Montréal-Toronto-Vancouver	70/12/29	81/08/06	PC-1981-2171	Amended western final plan eliminating through service.
Moncton-Saint John	69/10/27	June/79	Final Plan	Extended service to Halifax.
Montréal-Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg-Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton-Waterways	83/10/05	–	–	Not yet declared uneconomic.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	69/10/31	81/09/04	R-32608	Continued service.
Montréal-Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Toronto-Vancouver	69/10/31	81/08/06	PC-1981-2171	Amended western final plan.
Sudbury-White River	69/10/31	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced peak period service to tri-weekly, discontinued off-peak period service.
Calgary-Edmonton	69/10/31	81/03/31	WDR-00199	Ordered one-year provisional service.
Victoria-Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept-Îles-Schefferville, Ross Bay Jct.-Wabush-Labrador City	82/03/15	83/03/18	R-34983	Reduced frequency between Ross Bay Jct. and Schefferville. Service not yet declared uneconomic.
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	–	80/08/14	R-31300	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

APPENDIX IX
Railway Transport Committee

Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1984

	Accidents	Killed	Injured
Derailments*			
Derailments of Through Trains	230	1	24
Derailments of Trains in Yards and Sidings	49	0	2
Total Train Derailments	**279**	**1**	**26**
Derailments of Track Motor Cars, Maintenance of Way Equipment	14	0	15
Total Derailments Reportable	**293**	**1**	**41**
Collisions*			
Collisions Between Through Trains/Other Trains	12	0	39
Collisions Between Trains in Yard and Sidings	84	0	29
Total Collisions Involving Trains Only	**96**	**0**	**68**
Collisions Between Trains/Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment	27	0	36
Total Collisions Reportable	**123**	**0**	**104**
Crossing Accidents*			
Public Protected	277	29	133
Public Unprotected	276	31	118
Private	26	7	27
Farm	5	1	7
Total Crossing Accidents Reportable	**584**	**68**	**285**
(Of the above crossing accidents eight resulted in a derailment)			
Trespassers	102	44	60
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments of Through Trains	56	–	–
Derailments in Yards and Sidings	44	–	–
Collisions Involving Through Trains	5	–	–
Collisions in Yards and Sidings	61	–	–
Crossing Accidents	10	–	–
Miscellaneous Incidents (leakages, etc.)**	424	–	–

1984/83 Increase in Rail Traffic (Metric Tonnes) = 16.1%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than in train accidents. Of the 424 miscellaneous dangerous goods incidents, there were two injuries resulting from exposure to the goods. None of the accidents with dangerous goods involvement entailed such casualties.

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

APPENDIX X
Railway Transport Committee

Payments, 1984
Western Grain Transportation Act

	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	Total ($)
January	9 892 290.30	7 926 707.65	17 818 997.95
February	19 446 757.52	12 340 217.19	31 786 974.61
March	34 032 159.45	17 708 825.22	51 740 984.67
April	29 081 282.74	20 806 654.02	49 887 936.76
May	45 852 693.11	30 910 988.24	76 763 681.35
June	39 306 857.03	31 725 464.24	71 032 321.27
July[1]	37 444 879.13	40 385 182.70	77 830 061.83
August	27 580 834.76	27 084 298.16	54 665 132.92
September	22 832 062.27	24 577 266.29	47 409 328.56
October	30 498 991.76	26 875 206.69	57 374 198.45
November	26 658 173.22	26 807 995.01	53 466 168.23
December[2]	Nil	Nil	Nil
Total	**322 626 981.29**	**267 148 805.41**	**589 775 786.60**

(1) Includes final installment payments in respect of January to July, 1984 inclusive.
(2) To be paid with January, February and March, 1985 payments in accordance with Railway Companies' Payment Regulations.

APPENDIX XI
Railway Transport Committee

Summary of Total Claims and Payments, 1983

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	33 308 474	23 013 424
Section 258 (Protected Branch Lines)	330 277 470	291 013 720
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	7 138 384	4 272 000
Section 272 (Eastern Rates)	30 613 384	30 613 384
Total	**401 337 712**	**348 912 528**(2)

(1) Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 per cent of certified actual loss.

(2) Includes 1983 Advance Payments of $311 765 628 plus payments during 1984 of $37 146 900.

APPENDIX XII
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	22 702 161	14 668 816
Section 258 (Protected Branch Lines)	161 577 322	147 597 125
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 344 493	2 040 000
Section 272 (Eastern Rates)	21 097 358	21 097 358
Total	**207 721 334**	**185 403 299**(2)

(1) Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.

(2) Includes 1983 Advance Payments of $165 425 326 plus payments during 1984 of $19 977 973.

APPENDIX XIII
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	10 606 313	8 344 608
Section 258 (Protected Branch Lines)	168 700 148	143 416 595
Section 272 (Eastern Rates)	9 516 026	9 516 026
Total	**188 822 487**	**161 277 229**[1]

[1] Includes 1983 Advance Payments of $144 294 302 plus payments during 1984 of $16 982 927.

APPENDIX XIV
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 261 (Passenger-train Services)[1]	2 529 269	2 232 000[2]

[1] Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.
[2] Includes 1983 Advance Payments of $2 046 000 plus payments during 1984 of $186 000.

APPENDIX XV
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)[1]	2 264 622	Nil

[1] Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.

APPENDIX XVI
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	567 693	
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	837 350	
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	381 303	
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	384 955	
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	46 469	
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	17 496[2]	
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	223 761[2]	
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	515 870	
9. Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	185 084[3]	
10. Oxford[4]	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	346 552	
New Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Synton	19 503	
12. Caraquet[4]	Gloucester Jct.-Tracadia (incl. Shippegan Spur)	83 139[3]	
13. Centreville	Valley-Centreville	310 305	
14. Loggieville	Chatham-Loggieville	8 438[3]	
15. Miramichi	Derby Jct.-McGivney	81 093[3]	
16. Oromocto	Westfield Beach-Camp Gagetown	47 423[3]	
17. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	35 940	
18. St. Quentin[4]	Tide Head-I.N.R. Jct.	546 433[3]	
Quebec			
19. Monk[4]	Pelletier-Ste-Claire	209 249[3]	
20. Témiscouata	Rivière-du-Loup-Cabano	103 939[2]	
21. Témiscouata[5]	Cabano-Edmundston East	161 784	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
Ontario			
22. Beeton	Cheltenham-Beeton	142 695	
23. Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct.-Madoc	32 232[3]	
24. Dunnville[4]	Fort Erie-Nickel	882[3]	
25. Dunnville[4]	Macey-Caledonia	1 862[3]	
26. Fergus[4]	Lynden Jct.-Cambridge	699[3]	
27. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	13 485	
28. Fergus	Fergus-Palmerston	72 176[2]	
29. Forest	Lucan-Forest	144 431	
30. Kincardine	Listowel-Wingham	137 351	
31. Kincardine	Wingham-Kincardine	109 550[2]	
32. Marmora[4]	Glen Miller-Marmora	68 792[3]	
33. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	27 975	
34. Meaford	Collingwood-Meaford	81 134[3]	
35. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	116 134	
36. Pagwa[4]	Calstock-Nakina	631 127[3]	
37. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	277 634[2]	
38. Smiths Falls	Richmond-Strathcona	263 098[3]	
39. Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin South-Southampton	25 969[2]	
40. Uxbridge[4] (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville	50 056[3]	
Manitoba			
41. Flin Flon	M. 87.36-M. 87.63	17 603[2][3]	
42. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	395 736	
43. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	502 694	
44. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	648 412	
45. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	98 183	
46. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	345 499	
47. Winnipegosis	Sifton Jct.-Fork River	294 307	
48. Winnipegosis	Fork River-Winnipegosis	48 905[2]	
Saskatchewan			
49. Acadia Valley[6]	Eyre Jct.-Acadia Valley	1 069 521	
50. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	283 886	
51. Avonlea	Parry-Avonlea	763 753	
52. Bodo	Cactus Lake-Bodo	328 245	
53. Carlton	Dalmeny-Laird	636 712	
54. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	300 469	
55. Chelan	Reserve-Weekes	115 749	
56. Corning	Peebles-Corning	382 811	
57. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	200 960[2]	
58. Dodsland	Biggar-Dodsland	846 950	
59. Erwood[7]	Baden-Hudson Bay	303 442	
60. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	352 622	
61. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	20 869	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
62. Porter	Oban Jct.-Cando	383 966	
63. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1 615 077	
64. Rhein	Ross Jct.-Hamton	141 793	
Alberta			
65. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	777 522[2]	
66. Rosedale - Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale-East Coulee	59 166	
67. Sheerness	Sheerness-Cessford	20 545[2]	
68. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	689 681	
69. Stettler	Donalda-Dinosaur	3 132 987	
British Columbia			
70. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	61 730	
71. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	551 305	
	Sub-Total (CN)	**$22 702 161**	**$14 668 816[8]**

CANADIAN PACIFIC LIMITED

New Brunswick			
72. Shore Line	Lepreau-St. George	40 495[2]	
Quebec			
73. Maniwaki	Laman-Maniwaki	618 926	
74. Q.C.R. Tring[9]	Tring Jct.-Courcelles	259 088	
75. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	1 041 844	
76. St-Gabriel	St-Félix-St-Gabriel	1 017[2]	
77. Temiscaming - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville Marie	1 019 613	
78. Waltham	Wyman-Waltham	378 932	
Ontario			
79. Carleton Place[4]	Nepean-Carleton Place	281 976	
80. M&O[4][10]	Rigaud-M&O Jct.	182 991[3]	
81. Walkerton	Saugeen-Hanover	209 541	
82. Walkerton	Hanover-Walkerton	27 721[2]	
Manitoba			
83. Lyleton	Waskada-Dalny	106 298[2]	
Saskatchewan			
84. Colonsay	Amazon-Colonsay	293 034	
85. Colony	Rockglen-Killdeer	356 350	
86. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	552 875	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
87. Kelfield	Brass-Kelfield	518 461(2)	
88. Matador	Gunnworth-Wartime	18 672	
89. McMorran	Milden-Gunnworth	265 230	
90. Melfort	Lac Vert-Melfort	56 902(2)	
91. Pennant	Hazlet-Verlo	244 988	
92. Shamrock	Archive-Hak	2 695 963	
Alberta			
93. Furness(11)	Epping-Paradise Valley	697 141	
94. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	108 897	
British Columbia			
95. Kaslo	Rosebery-Nakusp	589 707	
96. Lake Cowichan	Hayward-Lake Cowichan	37 376(3)	
97. Osoyoos	M. 10.7-M. 11.0	2 275(2)	
	Sub-Total (CP Rail)	**$10 606 313**	**$8 344 608(8)**
	Total (CN & CP Rail) Section 256	**$33 308 474**	**$23 013 424**

(1) As filed by CN June 27, 1984 and by CP March 23, 1984.
(2) Abandonment authorized during 1983, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application, therefore line only claimed for portion of year.
(4) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
(5) Minor portion of this line in New Brunswick.
(6) Minor portion of this line in Alberta.
(7) Minor portion of this line in Manitoba.
(8) Payments in respect of advance claims for 1983; $13 760 000 of the payment to CN and $5 620 000 of the payment to CP Rail relates to prairie branch lines and have been incorporated into payments under Transport Canada's Western Transportation Initiatives Program. No further payments to be made on claims for prairie lines.
(9) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(10) Minor portion of this line in Quebec.
(11) Minor portion of this line in Saskatchewan.

APPENDIX XVII
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	1 047 443	
2. Carman	Carman-Graysville	631 239	
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 582 702	
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 786 590	
5. Hartney	Belmont-Elgin	1 392 351	
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3 319 619	
7. Miami	Morris-Somerset	1 768 919	
8. Miami	Somerset-Belmont	1 776 795	
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 569 097	
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	234 837	
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1 376 664	
12. Arborfield	Crane-Arborfield	433 128	
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	38 563	
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 716 483	
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	815 198	
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2 447 966	
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 940 702	
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 555 042	
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	4 170 249	
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1 265 685	
21. Bolney	Spruce Lake Jct.- Paradise Hill	686 074	
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 454 834	
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	706 870	
24. Central Butte	Central Butte-Riverhurst	759 670	
25. Chelan	Weekes-Crooked River	1 928 082	
26. Conquest	Conrose Jct.-Beechy	2 799 248	
27. Cromer	Maryfield-Kipling	1 807 004	
28. Cudworth	Meacham-Totzke	398 736	
29. Cudworth	Totzke-Domremy	3 295 927	
30. Cudworth	Domremy-St. Louis	477 286	
31. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	35 383	
32. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	2 017 409	
33. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5 943 415	
34. Glenavon	Kipling-McCallum	2 173 305	
35. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 533 475	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
36. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	916 352	
37. Lampman	Maryfield-Estevan	1 799 100	
38. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	3 514 988	
39. Mantario	Glidden-Alsask	2 423 928	
40. Northgate	Northgate-Lampman	1 265 362	
41. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	904 621	
42. Preeceville(2)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	4 022 659	
43. Preeceville	Lilian-Preeceville	375 593	
44. Rhein	Hamton-Wroxton	1 056 657	
45. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2 920 911	
46. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	7 206 974	
47. St. Brieux	St. Brieux Jct.-Humboldt Jct.	2 599 094	
48. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	10 085 405	
49. Tonkin	MacNutt-Wroxton	959 558	
50. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4 927 195	
51. Weyburn	Talmage-Weyburn	554 411	
52. Weyburn	Weyburn-Radville	1 098 681	
53. White Bear	Eston-Lacadena	972 095	
Alberta			
54. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	2 039 771	
55. Alliance	Forestburg-Alliance	1 379 835	
56. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2 864 061	
57. Barrhead	Busby-Barrhead	1 365 219	
58. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1 907 622	
59. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	4 420 491	
60. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2 540 131	
61. Demay	Camrose Jct.-Ryley	291 948	
62. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	5 973 853	
63. Grande Prairie(3)	Rycroft-Dawson Creek	6 693 163	
64. Lac La Biche - Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	2 967 253	
65. Oyen(4)	Kindersley-Hanna	7 739 863	
66. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4 885 699	
67. Smoky	Winagami-Spirit River	8 018 859	
	Sub-Total (CN)	**$161 577 322**	**$147 597 125(5)**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Manitoba			
68. Arborg	Rugby-Arborg	2 407 254	
69. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	3 776 951	
70. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	4 386 329	
71. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	872 320	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
72. Lyleton	Deloraine-Waskada	605 315	
73. Napinka	La Rivière-Napinka	5 552 484	
74. Russell	Binscarth-Inglis	603 586	
75. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	317 922	
Saskatchewan			
76. Altawan(6)	Shaunavon-Manyberries	3 996 684	
77. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2 966 551	
78. Arcola(2)	Schwitzer-Arcola	2 605 210	
79. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	2 287 329	
80. Bulyea	Neudorf-Bulyea	5 318 804	
81. Burstall(6)	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	2 719 490	
82. Colonsay	Dilke-Amazon	3 835 532	
83. Dunelm	Player-Simmie	857 697	
84. Empress(6)	Java-Empress (incl. Grant Spur)	6 133 043	
85. Expanse	Curle-Assiniboia	1 454 371	
86. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2 439 328	
87. Hatton	Hatton-Golden Prairie	732 594	
88. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	5 805 701	
89. Kisbey	Arcola-Weyburn	1 559 207	
90. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7 628 817	
91. Macklin	Kerrobert-Macklin	3 723 836	
92. Matador	Wartime-Kyle	2 096 593	
93. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3 825 695	
94. Melfort	Lanigan-Lac Vert	3 215 740	
95. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2 457 332	
96. Notukeu	Notukeu-Val Marie	4 908 373	
97. Outlook	Moose Jaw-Outlook	5 058 232	
98. Pennant	Wickett-Hazlet	889 492	
99. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 589 829	
100. Reford	Kerrobert-Wilkie	1 176 989	
101. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	9 191 690	
102. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 729 069	
103. Tyvan	Stoughton-Crecy	4 353 739	
104. Vanguard	Swift Current-Meyronne	3 021 986	
105. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 778 229	
106. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2 724 526	
Alberta			
107. Bassano	Empress-Bassano	2 587 647	
108. Cardston	Stirling-Cardston	2 522 386	
109. Coronation(4)	Kerrobert-Coronation	4 218 674	
110. Irricana	Bassano-Standard	2 090 175	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
111. Lacombe	Coronation-Nevis	4 673 105	
112. Landon - Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	3 044 223	
113. Lomond	Eltham-Hays	7 235 785	
114. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	3 222 706	
115. Stirling	Manyberries-Stirling	5 033 141	
116. Strathmore	Langdon-Shepard	161 877	
117. Turin	Coalhurst-Turin	1 694 080	
118. Willingdon	Lloydminster-Elk Island (incl. Chemical Spur)	7 612 480	
	Sub-Total (CP Rail)	**$168 700 148**	**$143 416 595[5]**
	Total (CN & CP Rail) Section 258	**$330 277 470**	**$291 013 720**

[1] As filed by CN June 27, 1984 and by CP Rail March 23, 1984.
[2] Minor portion of this line in Manitoba.
[3] Minor portion of this line in British Columbia.
[4] Minor portion of this line in Saskatchewan.
[5] Payment in respect of advance claims for 1983. Incorporated into payments under Transport Canada's Western Transportation Initiatives Program. No further payments to be made on 1983 claims.
[6] Minor portion of this line in Alberta.

APPENDIX XVIII
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-train Service	80 per cent of Actual Loss Claimed[1] ($)	80 per cent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1984 ($)
1. Canadian National Railway Company	Clarenville-Bonavista	48 036	Nil[3]
	St. John's-Argentia-Carbonear	244 632	Nil[3]
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2 051 825	2 040 000[2]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 529 269	2 232 000[2]
3. Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2 264 622	Nil[3]
	Total	**7 138 384**	**4 272 000**

[1] 80 per cent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 22, 1984, by Algoma Central June 21, 1984 and by QNS&L June 27, 1984.

[2] Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1983 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

APPENDIX XIX
Air Transport Committee

Domestic Services

	1983	1984
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 139	2 230
Fixed Wing	1 977	2 059
Rotating Wing	162	171
Domestic Carriers	1 148	1 219
Foreign Carriers	991	1 011
Licensing Documents	3 228	3 376
New Licence Documents Issued	223	262
Replaced Licensing Documents	394	447
Licence Applications		
Received during the year	935	1 032
Carried over from previous year	363	192
Outstanding year-end	192	220
Processed during the year	1 106	1 004
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	74	28
Flying Farmers	92	82
FT Satellite Authorities	55	46
Decisions and Orders		
Decisions	698	770
Orders	564	873
Public Notices		
Applications	491	627
Hearings	7	11

APPENDIX XX
Air Transport Committee

Selected Charter Flight Records

Charter Types	1983 Flights	1983 Seats	1984 Flights	1984 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	2 302	302 242	1 679	232 357
Foreign-Originating	44	7 571	44	7 626
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	739	55 737	773	51 157
Foreign-Originating	648	21 995	692	27 277
Domestic	181	1 777	18	1 940
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	1 901	540 802	2 735	536 252
Foreign-Originating				
(ABC)	1 542	–	1 454	171 687
(AFF)	61	–	71	5 637
ABC's (Domestic)	2 062	377 627	2 293	400 195
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)*	9 786	1 854 859	10 377	1 912 703
ABC/ITC's (Domestic)	590	216 482	–	–

* Data exclude changes.

APPENDIX XXI
Air Transport Committee

International Services
Licence and Flight Applications

	1983	1984
Licence Applications		
Canadian applicants	11	37
Foreign applicants	195	162
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	77	55

APPENDIX XXII
Air Transport Committee

Tariff and Service Filing Activity

		1983(1)	1984(1)
Charter Tariffs		11 197	10 256
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		6 935	7 026
Passenger Tariffs	Domestic-Can.-USA	41 000	24 546
	Transocean	58 971	77 719
Cargo Tariffs	Domestic-Can.-USA	12 743	8 588
	Transocean	20 727	12 003

(1) October 1 - September 30

APPENDIX XXIII
Water Transport Committee

Applications, 1984

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)			
Atlantic Pilotage Authority	1	–	–
Great Lakes Pilotage Authority	1	–	–
Laurentian Pilotage Authority	1	–	–
Pacific Pilotage Authority	1	–	–
Tariff approval (*Transport Act*)	6	–	–
Water Transport Licences (*Transport Act*)	none	–	–
Acquisitions in 1984			
Proposals (section 27 *National Transportation Act*)	2	–	–
Inquiries	1	–	–
Orders and Decisions			
Decisions issued 1984	19	–	–
Orders issued 1984	34	–	–

APPENDIX XXIV
Water Transport Committee

Coasting Trade Exemption Waiver Applications
Jan. 1 – Dec. 31
Summary

Type	Number
Coasting	95
Commercial Marine Activities	45
Total	140

Decision

Recommended	108
Denied	14
Withdrawn	15
Cancelled	1
Ongoing	2

APPENDIX XXV
Water Transport Committee

Licences Issued, 1984

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
Mackenzie River	Arctic Transportation Ltd.	27
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Norsask Marine Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**240**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	32
	Northern Transportation Company Limited	68
	Total	**100**

APPENDIX XXVI
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1984

	Amount Certified[1] 1983			Amount Certified[1] 1984		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	11.6	–	–	14.1[2]	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	13.4	–	–	13.6	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.0	4.2	–	4.5[2]	4.8	–
Section 6 (Selective Intra)	6.3	21.5	0.4	5.8	24.7	0.5
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	**21.9**	**39.1**	**0.4**	**24.4**	**43.1**	**0.5**
Total of Claims Filed	**267**	**11 044**	**22**	**321[2]**	**11 893**	**33**
Number of Claims Processed	**265**	**10 562**	**19**	**320[2]**	**11 526**	**32**

[1] Millions of Dollars
[2] Estimate

APPENDIX XXVII
Research Branch

Public Research Reports

1984

Report No.	Title
1984-01E/F	Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade Quarterly Time Series: 1978-1981
1984-02E	Small Shipment Transportation
1984-03E/F	The Supply of Liner Shipping to Canada
1984-04E	A Productivity Study of Canadian Air Carriers
1984-05E	Canadian Overseas Exports of General Cargo and Port Activity in Eastern Canada
1984-06E	Aspects of the Commercial Trucking of Grain, Prairie Region: Fall 1982

Other Research Publications

Research Seminar Series, Spring 1983

Research Seminar Series, Fall 1983

APPENDICE XXVII
Direction de la recherche

Rapports de recherche publics

1984

Rapport n°	Titre
1984-01F/E	Indices des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes: Séries temporelles trimestrielles, 1978-1981
1984-02F	Le transport des petites expéditions
1984-03F/E	L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada
1984-04F	Une étude de la productivité des transporteurs aériens canadiens
1984-05F	Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada
1984-06F	Aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies: Automne 1982

Autres rapports de recherche

Série de séminaires de recherche, printemps 1983

Série de séminaires de recherche, automne 1983

APPENDICE XXVI
Comité des transports par véhicule à moteur

Transport de marchandises dans la Région atlantique
Paiements certifiés de subventions, 1984

	Paiements certifiés[1] 1983			Paiements certifiés[1] 1984		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	11,6	–	–	14,1[2]	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	13,4	–	–	13,6	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subvention sélective-Trafic en direction ouest)	4,0	4,2	–	4,5[2]	4,8	–
Article 6 (Subvention sélective-Trafic intérieur)	6,3	21,5	0,4	5,8	24,7	0,5
Article 6 (Subvention sélective-Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**21,9**	**39,1**	**0,4**	**24,4**	**43,1**	**0,5**
Nombre de réclamations déposées	**267**	**11 044**	**22**	**321[2]**	**11 893**	**33**
Nombre de réclamations examinées	**265**	**10 562**	**19**	**320[2]**	**11 526**	**32**

[1] Millions de dollars.
[2] Chiffre estimatif.

APPENDICE XXV
Comité des transports par eau

Permis délivrés, 1984

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
Fleuve Mackenzie	Arctic Transportation Ltd.	27
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Norsask Marine Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**240**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	32
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**100**

APPENDICE XXIV
Comité des transports par eau

Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre 1984
Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	95
Navigation autre que le cabotage	45
Total	140

Décisions

Recommandées	108
Rejetées	14
Retirées	15
Annulées	1
En cours	2

APPENDICE XXIII
Comité des transports par eau

Requêtes, 1984

Requêtes	Reçues	Agréées	Autres
Projets de tarifs de droits de pilotage (art. 23 de la *Loi sur le pilotage)*			
Administration de pilotage de l'Atlantique	1	–	–
Administration de pilotage des Grands Lacs	1	–	–
Administration de pilotage des Laurentides	1	–	–
Administration de pilotage du Pacifique	1	–	–
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports)*	6	–	–
Permis de transport par eau (*Loi sur les transports)*	Aucun	–	–

Projets d'acquisitions en 1984

Projets (art. 27 de la *Loi nationale sur les transports*)	2	–	–
Enquêtes	1	–	–

Ordonnances et décisions

Décisions rendues, 1984	19	–	–
Ordonnances rendues, 1984	34	–	–

APPENDICE XXI
Comité des transports aériens

Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols

	1983	1984
Demandes de permis		
Requérants canadiens	11	37
Requérants étrangers	195	162
Demandes de vols par des non-titulaires (exploitants américains de petits aéronefs)	77	55

APPENDICE XXII
Comité des transports aériens

Dépôts de tarifs et de services

		1983(1)	1984(1)
Tarifs d'affrètements		11 197	10 256
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		6 935	7 026
Tarifs passagers	Intérieurs-Canada-É.-U.	41 000	24 546
	Outre-mer	58 971	77 719
Tarifs de fret	Intérieurs-Canada-É.-U.	12 743	8 588
	Outre-mer	20 727	12 003

(1) 1er octobre-30 septembre.

APPENDICE XX
Comité des transports aériens

Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1983 Vols	1983 Places	1984 Vols	1984 Places
Affrètement pour voyage tout compris*				
En provenance du Canada	2 302	302 242	1 679	232 357
En provenance de l'étranger	44	7 571	44	7 626
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	739	55 737	773	51 157
En provenance de l'étranger	648	21 995	692	27 277
Intérieurs	181	1 777	18	1 940
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	1 901	540 802	2 735	536 252
En provenance de l'étranger				
(VARA)	1 542	–	1 454	171 687
(Aff.)	61	–	71	5 637
VARA (intérieurs)	2 062	377 627	2 293	400 195
VARA/AVTC (nouveau type d'affrètement introduit en 1980)*	9 786	1 854 859	10 377	1 912 703
VARA/AVTC (intérieurs)	590	216 482	–	–

* Les statistiques ne comprennent pas les changements.

APPENDICE XIX
Comité des transports aériens

Services intérieurs

	1983	1984
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 139	2 230
Aéronefs à voilure fixe	1 977	2 059
Aéronefs à voilure tournante	162	171
Transporteurs nationaux	1 148	1 219
Transporteurs étrangers	991	1 011
Permis	3 228	3 376
Nouveaux permis émis	223	262
Permis remplacés	394	447
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	935	1 032
Reportées de l'année précédente	363	192
En attente à la fin de l'année	192	220
Traitées pendant l'année	1 106	1 004
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	74	28
Agriculteurs «volants »	92	82
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	55	46
Décisions et ordonnances		
Décisions	698	770
Ordonnances	564	873
Avis publics		
Requêtes	491	627
Audiences	7	11

APPENDICE XVIII
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Services de trains de voyageurs	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Clarenville-Bonavista	48 036	Aucun[3]
	St. John's-Argentia-Carbonear	244 632	Aucun[3]
	Toronto-North Bay («Northlander»)	2 051 825	2 040 000[2]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 529 269	2 232 000[2]
3. Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2 264 622	Aucun[3]
	Total	**7 138 384**	**4 272 000**

[1] Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN le 22 juin 1984, par Algoma Central le 21 juin 1984 et par QNS&L le 27 juin 1984.

[2] Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1983 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

[3] Les paiements ne sont recommandés que si les services sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
112. Landon - Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	3 044 223	
113. Lomond	Eltham-Hays	7 235 785	
114. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (y compris l'embr. Claresholm Airport)	3 222 706	
115. Stirling	Manyberries-Stirling	5 033 141	
116. Strathmore	Langdon-Shepard	161 877	
117. Turin	Coalhurst-Turin	1 694 080	
118. Willingdon	Lloydminster-Elk Island (y compris l'embr. Chemical)	7 612 480	
	Total (CP Rail)	**168 700 148 $**	**143 416 595 $[5]**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**330 277 470 $**	**291 013 720 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 27 juin 1984 et par CP Rail le 23 mars 1984.
(2) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(3) Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.
(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
(5) Paiements en vertu de réclamations anticipées pour 1983. Incorporé aux paiements du Programme d'initiatives du transport de l'Ouest de Transports Canada. Aucun autre paiement n'a été fait aux fins de réclamations pour 1983.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
73. Napinka	La Rivière-Napinka	5 552 484	
74. Russell	Binscarth-Inglis	603 586	
75. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	317 922	
Saskatchewan			
76. Altawan(6)	Shaunavon-Manyberries	3 996 684	
77. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2 966 551	
78. Arcola(2)	Schwitzer-Arcola	2 605 210	
79. Bromhead	Estevan-Minton (y compris l'embr. Tribune)	2 287 329	
80. Bulyea	Neudorf-Bulyea	5 318 804	
81. Burstall(6)	Leader-Fox Valley (y compris les embr. McNeill, Schuler et Ingebright Lake)	2 719 490	
82. Colonsay	Dilke-Amazon	3 835 532	
83. Dunelm	Player-Simmie	857 697	
84. Empress(6)	Java-Empress (y compris l'embr. Grant)	6 133 043	
85. Expanse	Curle-Assiniboia	1 454 371	
86. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2 439 328	
87. Hatton	Hatton-Golden Prairie	732 594	
88. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	5 805 701	
89. Kisbey	Arcola-Weyburn	1 559 207	
90. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7 628 817	
91. Macklin	Kerrobert-Macklin	3 723 836	
92. Matador	Wartime-Kyle	2 096 593	
93. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3 825 695	
94. Melfort	Lanigan-Lac Vert	3 215 740	
95. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2 457 332	
96. Notukeu	Notukeu-Val Marie	4 908 373	
97. Outlook	Moose Jaw-Outlook	5 058 232	
98. Pennant	Wickett-Hazlet	889 492	
99. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 589 829	
100. Reford	Kerrobert-Wilkie	1 176 989	
101. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	9 191 690	
102. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 729 069	
103. Tyvan	Stoughton-Crecy	4 353 739	
104. Vanguard	Swift Current-Meyronne	3 021 986	
105. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 778 229	
106. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2 724 526	
Alberta			
107. Bassano	Empress-Bassano	2 587 647	
108. Cardston	Stirling-Cardston	2 522 386	
109. Coronation(4)	Kerrobert-Coronation	4 218 674	
110. Irricana	Bassano-Standard	2 090 175	
111. Lacombe	Coronation-Nevis	4 673 105	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
35. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 533 475	
36. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	916 352	
37. Lampman	Maryfield-Estevan	1 799 100	
38. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	3 514 988	
39. Mantario	Glidden-Alsask	2 423 928	
40. Northgate	Northgate-Lampman	1 265 362	
41. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	904 621	
42. Preeceville[2]	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	4 022 659	
43. Preeceville	Lilian-Preeceville	375 593	
44. Rhein	Hamton-Wroxton	1 056 657	
45. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2 920 911	
46. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	7 206 974	
47. St. Brieux	St. Brieux Jct.-Humboldt Jct.	2 599 094	
48. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	10 085 405	
49. Tonkin	MacNutt-Wroxton	959 558	
50. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4 927 195	
51. Weyburn	Talmage-Weyburn	554 411	
52. Weyburn	Weyburn-Radville	1 098 681	
53. White Bear	Eston-Lacadena	972 095	
Alberta			
54. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	2 039 771	
55. Alliance	Forestburg-Alliance	1 379 835	
56. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2 864 061	
57. Barrhead	Busby-Barrhead	1 365 219	
58. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1 907 622	
59. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	4 420 491	
60. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2 540 131	
61. Demay	Camrose Jct.-Ryley	291 948	
62. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	5 973 853	
63. Grande Prairie[3]	Rycroft-Dawson Creek	6 693 163	
64. Lac La Biche - Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	2 967 253	
65. Oyen[4]	Kindersley-Hanna	7 739 863	
66. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4 885 699	
67. Smoky	Winagami-Spirit River	8 018 859	
	Total (CN)	**161 577 322 $**	**147 597 125 $[5]**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Manitoba			
68. Arborg	Rugby-Arborg	2 407 254	
69. Glenboro	Murray Park-Souris (y compris l'embr. Carman)	3 776 951	
70. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	4 386 329	
71. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	872 320	
72. Lyleton	Deloraine-Waskada	605 315	

APPENDICE XVII
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	1 047 443	
2. Carman	Carman-Graysville	631 239	
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 582 702	
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 786 590	
5. Hartney	Belmont-Elgin	1 392 351	
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3 319 619	
7. Miami	Morris-Somerset	1 768 919	
8. Miami	Somerset-Belmont	1 776 795	
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 569 097	
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	234 837	
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1 376 664	
12. Arborfield	Crane-Arborfield	433 128	
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	38 563	
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 716 483	
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	815 178	
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2 447 966	
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 940 702	
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 555 042	
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	4 170 249	
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1 265 685	
21. Bolney	Spruce Lake Jct.- Paradise Hill	686 074	
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 454 834	
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	706 870	
24. Central Butte	Central Butte-Riverhurst	759 670	
25. Chelan	Weekes-Crooked River	1 928 082	
26. Conquest	Conrose Jct.-Beechy	2 799 248	
27. Cromer	Maryfield-Kipling	1 807 004	
28. Cudworth	Meacham-Totzke	398 736	
29. Cudworth	Totzke-Domremy	3 295 927	
30. Cudworth	Domremy-St. Louis	477 286	
31. Cudworth	P.m. 103,25-Cudworth Jct.	35 383	
32. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	2 017 409	
33. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5 943 415	
34. Glenavon	Kipling-McCallum	2 173 305	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
Saskatchewan			
84. Colonsay	Amazon-Colonsay	293 034	
85. Colony	Rockglen-Killdeer	356 350	
86. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	552 875	
87. Kelfield	Brass-Kelfield	518 461[2]	
88. Matador	Gunnworth-Wartime	18 672	
89. McMorran	Milden-Gunnworth	265 230	
90. Melfort	Lac Vert-Melfort	56 902[2]	
91. Pennant	Hazlet-Verlo	244 988	
92. Shamrock	Archive-Hak	2 695 963	
Alberta			
93. Furness[11]	Epping-Paradise Valley	697 141	
94. Langdon (conjoint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	108 897	
Colombie-Britannique			
95. Kaslo	Rosebery-Nakusp	589 707	
96. Lake Cowichan	Hayward-Lake Cowichan	37 376[3]	
97. Osoyoos	P.m. 10,7-P.m. 11,0	2 275[2]	
	Total (CP Rail)	**10 606 313 $**	**8 344 608 $[8]**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**33 308 474 $**	**23 013 424 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 27 juin 1984 et par CP Rail le 23 mars 1984.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1983, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
(5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(7) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(8) Paiements en vertu de réclamations anticipées pour 1983. 13 760 000 $ du paiement versé à CN et 5 620 000 $ du paiement versé à CP Rail se rapportent aux embranchements des Prairies et ont été incorporés aux paiements du Programme d'initiatives du transport de l'Ouest de Transports Canada. Aucun autre paiement n'a été fait aux fins de réclamations d'embranchements des Prairies.
(9) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(10) Se prolonge au Québec sur une faible distance.
(11) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
61. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	20 869	
62. Porter	Oban Jct.-Cando	383 966	
63. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1 615 077	
64. Rhein	Ross Jct.-Hamton	141 793	
Alberta			
65. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	777 522[2]	
66. Rosedale - Tronçon conjoint Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale-East Coulee	59 166	
67. Sheerness	Sheerness-Cessford	20 545[2]	
68. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	689 681	
69. Stettler	Donalda-Dinosaur	3 132 987	
Colombie-Britannique			
70. Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00-P.m. 1,37	61 730	
71. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	551 305	
	Total (CN)	**22 702 161 $**	**14 668 816 $[8]**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Nouveau-Brunswick			
72. Shore Line	Lepreau-St. George	40 495[2]	
Québec			
73. Maniwaki	Laman-Maniwaki	618 926	
74. Q.C.R. Tring[9]	Tring Jct.-Courcelles	259 088	
75. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	1 041 844	
76. St-Gabriel	St-Félix-St-Gabriel	1 017[2]	
77. Témiscamingue - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville-Marie	1 019 613	
78. Waltham	Wyman-Waltham	378 932	
Ontario			
79. Carleton Place[4]	Nepean-Carleton Place	281 976	
80. M&O[4][10]	Rigaud-M&O Jct.	182 991[3]	
81. Walkerton	Saugeen-Hanover	209 541	
82. Walkerton	Hanover-Walkerton	27 721[2]	
Manitoba			
83. Lyleton	Waskada-Dalny	106 298[2]	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
Ontario			
22. Beeton	Cheltenham-Beeton	142 695	
23. Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct.-Madoc	32 232(3)	
24. Dunnville(4)	Fort Erie-Nickel	882(3)	
25. Dunnville(4)	Macey-Caledonia	1 862(3)	
26. Fergus(4)	Lynden Jct.-Cambridge	699(3)	
27. Fergus (Embr. Fergus Town)	P.m. 0,00-P.m. 1,14	13 485	
28. Fergus	Fergus-Palmerston	72 176(2)	
29. Forest	Lucan-Forest	144 431	
30. Kincardine	Listowel-Wingham	137 351	
31. Kincardine	Wingham-Kincardine	109 550(2)	
32. Marmora(4)	Glen Miller-Marmora	68 792(3)	
33. Meaford (Embr. Penetang)	North Colwell-Hendrie	27 975	
34. Meaford	Collingwood-Meaford	81 134(3)	
35. Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct.-Durham	116 134	
36. Pagwa(4)	Calstock-Nakina	631 127(3)	
37. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	277 634(2)	
38. Smiths Falls	Richmond-Strathcona	263 098(3)	
39. Southampton (Embr. Southampton)	Port Elgin South-Southampton	25 969(2)	
40. Uxbridge(4) (Embr. Cannington)	Blackwater-Woodville	50 056(3)	
Manitoba			
41. Flin Flon	P.m. 87,36-P.m. 87,63	17 603(2)(3)	
42. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	395 736	
43. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	502 694	
44. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	648 412	
45. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	98 183	
46. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	345 499	
47. Winnipegosis	Sifton Jct.-Fork River	294 307	
48. Winnipegosis	Fork River-Winnipegosis	48 905(2)	
Saskatchewan			
49. Acadia Valley(6)	Eyre Jct.-Acadia Valley	1 069 521	
50. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	283 886	
51. Avonlea	Parry-Avonlea	763 753	
52. Bodo	Cactus Lake-Bodo	328 245	
53. Carlton	Dalmeny-Laird	636 712	
54. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	300 469	
55. Chelan	Reserve-Weekes	115 749	
56. Corning	Peebles-Corning	382 811	
57. Cudworth	St. Louis-P.m. 103,25	200 960(2)	
58. Dodsland	Biggar-Dodsland	846 950	
59. Erwood(7)	Baden-Hudson Bay	303 442	
60. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	352 622	

APPENDICE XVI
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	567 693	
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	837 350	
Île-du-Prince-Édouard			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (y compris l'embr. Georgetown)	381 303	
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	384 955	
5. Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct.-Elmira	46 469	
Nouvelle-Écosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	17 496(2)	
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	223 761(2)	
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	515 870	
9. Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	185 084(3)	
10. Oxford(4)	Pugwash Jct.-Embr. Scott (y compris les embr. Wallace et Pictou)	346 552	
Nouveau-Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Synton	19 503	
12. Caraquet(4)	Gloucester Jct.-Tracadia (y compris l'embr. Shippegan)	83 139(3)	
13. Centreville	Valley-Centreville	310 305	
14. Loggieville	Chatham-Loggieville	8 438(3)	
15. Miramichi	Derby Jct.-McGivney	81 093(3)	
16. Oromocto	Westfield Beach-Camp Gagetown	47 423(3)	
17. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	35 940	
18. St. Quentin(4)	Tide Head-I.N.R. Jct.	546 433(3)	
Québec			
19. Monk(4)	Pelletier-Ste-Claire	209 249(3)	
20. Témiscouata	Rivière-du-Loup-Cabano	103 939(2)	
21. Témiscouata(5)	Cabano-Edmundston East	161 784	

APPENDICE XV
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[1]	2 264 622	Nil

[1] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

APPENDICE XIII
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	10 606 313	8 344 608
Article 258 (Embranchements protégés)	168 700 148	143 416 595
Article 272 (Tarifs de l'Est)	9 516 026	9 516 026
Total	**188 822 487**	**161 277 229**[1]

[1] Comprend des paiements par anticipation de 144 294 302 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 16 982 927 $ pour 1984.

APPENDICE XIV
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[1]	2 529 269	2 232 000[2]

[1] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
[2] Comprend des paiements par anticipation de 2 046 000 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 186 000 $ pour 1984.

APPENDICE XI
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements globaux, 1983

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	33 308 474	23 013 424
Article 258 (Embranchements protégés)	330 277 470	291 013 720
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	7 138 384	4 272 000
Article 272 (Tarifs de l'Est)	30 613 384	30 613 384
Total	**401 337 712**	**348 912 528**(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 311 765 628 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 37 146 900 $ pour 1984.

APPENDICE XII
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	22 702 161	14 668 816
Article 258 (Embranchements protégés)	161 577 322	147 597 125
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 344 493	2 040 000
Article 272 (Tarifs de l'Est)	21 097 358	21 097 358
Total	**207 721 334**	**185 403 299**(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 165 425 326 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 19 977 973 $ pour 1984.

APPENDICE X
Comité des transports par chemin de fer

Paiements, 1984
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	Total ($)
Janvier	9 892 290,30	7 926 707,65	17 818 997,95
Février	19 446 757,52	12 340 217,19	31 786 974,61
Mars	34 032 159,45	17 708 825,22	51 740 984,67
Avril	29 081 282,74	20 806 654,02	49 887 936,76
Mai	45 852 693,11	30 910 988,24	76 763 681,35
Juin	39 306 857,03	31 725 464,24	71 032 321,27
Juillet[1]	37 444 879,13	40 385 182,70	77 830 061,83
Août	27 580 834,76	27 084 298,16	54 665 132,92
Septembre	22 832 062,27	24 577 266,29	47 409 328,56
Octobre	30 498 991,76	26 875 206,69	57 374 198,45
Novembre	26 658 173,22	26 807 995,01	53 466 168,23
Décembre[2]	Nil	Nil	Nil
Total	**322 626 981,29**	**267 148 805,41**	**589 775 786,60**

(1) Comprend les versements finals relatifs à la période allant de janvier à juillet 1984 inclusivement.
(2) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1985 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.

Accidents/incidents impliquant des marchandises dangereuses	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements - trains de grande ligne	56	–	–
Déraillements - gares de triage et embranchements	44	–	–
Collisions - trains de grande ligne	5	–	–
Collisions - gares de triage et embranchements	61	–	–
Accidents à des passages à niveau	10	–	–
Incidents divers (fuites, etc.)**	424	–	–

Augmentation du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1983 et 1984 = 16,1 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Deux de ces 424 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. Aucun des accidents impliquant des marchandises dangereuses n'a donné cause à de telles blessures.

Remarque: Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

APPENDICE IX
Comité des transports par chemin de fer

Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1984

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements*			
Trains de grande ligne	230	1	24
Trains dans les gares de triage et embranchements	49	0	2
Total des déraillements de trains	279	1	26
Draisines, machines d'entretien de la voie	14	0	15
Total des déraillements rapportables	**293**	**1**	**41**
Collisions*			
Entre trains de grande ligne et d'autres trains	12	0	39
Entre trains dans les gares de triage et embranchements	84	0	29
Total des collisions - mouvement de trains seulement	**96**	**0**	**68**
Entre trains/draisines/machines d'entretien de la voie	27	0	36
Total des collisions rapportables	**123**	**0**	**104**
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	277	29	133
Publics (sans protection automatique)	276	31	118
Privés	26	7	27
Ferme	5	1	7
Total des accidents à des passages à niveau	**584**	**68**	**285**
(Huit des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)			
Intrus	102	44	60

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	–	80-08-14	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
The Pas-Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto-London-Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal -Brockville-Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto-Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto-North Bay -Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto-Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg-Thompson -Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Réduction du service.
Edmonton-Jasper -Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Montréal-Toronto -Vancouver	70-12-29	81-08-06	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux.
Moncton-Saint John	69-10-27	Juin 1979	Plan définitif	Service prolongé jusqu'à Halifax.
Montréal-Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg-Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton-Waterways	83-10-05	–	–	Service pas encore déclaré non rentable.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	69-10-31	81-09-04	R-32608	Maintien du service.
Montréal-Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Toronto -Vancouver	69-10-31	81-08-06	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest.
Sudbury-White River	69-10-31	81-08-06	CP-1981-2171	Service aux heures de pointe réduit à trois jours par semaine. Abandon du service en période creuse.
Calgary-Edmonton	69-10-31	81-03-31	WDR-00199	Ordre de fournir un service temporaire pendant un an.
Victoria-Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept-Îles-Schefferville, Ross Bay Jct.-Wabush-Labrador City	82-03-15	83-03-18	R-34983	Fréquence réduite entre Ross Bay Jct. et Schefferville. Service pas encore déclaré non rentable.

APPENDICE VIII
Comité des transports par chemin de fer

Ordonnances et décisions, 1984
Article 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
CN				
Montréal-Gaspé	70-12-29	84-11-29	R-37530	Service expérimental entre Montréal et Gaspé prolongé jusqu'au 29 mai 1985.
Québec-Moncton Montréal-Sydney -Halifax	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Trajet Montréal-Campbellton réduit à un seul service par jour; service quotidien de jour entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto-Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Chicoutimi	69-10-27	81-08-06	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Montréal -Senneterre-Cochrane	69-10-27	81-08-06	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Senneterre-Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa-Brockville -Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Toronto-Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg-Regina-Saskatoon	71-05-03	84-05-84	R-36619	Service abandonné entre Winnipeg, Regina et Saskatoon. Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon via Melville.
St. John's-Argentia	82-02-18	84-08-15	R-37044	Abandon du service.
St. John's-Carbonear	82-02-18	84-08-15	R-37042	Abandon du service.
Clarenville-Bonavista	82-02-18	84-05-16	R-36639	Abandon du service.
Hearst-Nakina	71-05-03	Audiences en oct. 1983	–	À venir.
Wabowden -Gillam-Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Sioux Lookout -Thunder Bay	71-05-03	Audiences en oct. 1983	–	À venir.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Ontario			
CN/Forest	Lucan - Forest	15,50 - 48,00	En révision selon l'ordonnance n° R-33718, 13 avril 1982
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1,41 - 30,34	Révision quinquennale obligatoire en 1988
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2,00 - 11,60	En révision
CN/Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater - Woodville	0,00 - 12,55	À venir
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9,00 - 28,10	À venir
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23,90 - 141,45	Entendue du 3 au 6 oct. 1983 Décision à venir
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36,00 - 61,30	À venir
CN/Smiths Falls	Richmond - Smiths Falls	13,00 - 35,3	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Dunnville	Fort Erie - Nickel (Port Colborne)	2,00 - 17,60	À venir
	Macie (Port Colborne) - Caledonia	20,90 - 58,28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt (Cambridge)	1,00 - 13,88	À venir
CP Rail/Port McNicholl	Orillia - Uhthoff	0,00 - 7,3	À venir
CP Rail/Nickel	P.m. 12,1 - P.m. 12,6	12,1 - 12,6	À venir
CP Rail/Kingston	Tichborne - Kingston	65,1 - 101,1 101,85 - 102,09	À venir
Colombie-Britannique			
CN/Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 - P.m. 1,37	0,00 - 1,37	En révision selon l'ordonnance n° R-28585, 30 mars 1979
CN/Cowichan et Tidewater	Deerholme - Youbou	57,90 - 81,90	Révision quinquennale obligatoire en 1987
	Deerholme - Cowichan Bay	0,00 - 6,12	
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	3,8 - 31,2	Révision quinquennale obligatoire en 1989

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Jct.	0,00 - 105,76	Requête entendue le 27 avril 1983 Décision à venir
CN/Nashwaak (Embr. Stanley)	Stanley Jct. - Sutherland	0,00 - 2,40	À venir
CN/Caraquet	East Bathurst - Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 - 72,04	À venir
Québec			
CN/Témiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42,70 - 77,00	En révision selon l'ordonnance n° R-35391, 27 avril 1983
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44,4 - 138,20	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CP Rail/Témiscamingue et Ville-Marie	Gendreau - Laverlochère	47,9 - 106,50	Révision quinquennale obligatoire en 1985
	Gaboury - Ville-Marie	0,00 - 7,70	
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1,00 - 32,50	Révision quinquennale obligatoire en 1989
	Courcelles - Mégantic	32,50 - 57,70	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CP Rail/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16,80 - 82,50	À venir
CN/Monk	Pelletier - Ste-Claire	68,23 - 196,30	Entendue le 20 nov. 1984 Décision rendue sur le banc Ordonnance à venir
CN/Valleyfield	Barrington - Ayrness	12,00 - 26,10	À venir
CN/St-Raymond	Jackson's -Rivière-à-Pierre	36,50 - 55,57	À venir
CN/Granby	Waterloo - Granby	0,09 - 13,00	À venir
CN/Embr. Des Ormeaux	St-Grégoire -Des Ormeaux	0,30 - 4,64	À venir
Conrail/Division de Montréal	Can.-Frontière américaine - Huntington	10,25 - 17,48	À venir

APPENDICE VII
Comité des transports par chemin de fer

Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1984

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0,00 - 20,65	Révision après août 1986
Nouvelle-Écosse			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Embr.Scott (y compris les embr. Wallace et Pictou)	16,49 - 71,43	Requête entendue le 27 octobre 1982 Décision à venir
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0,00 - 55,64	En révision selon l'ordonnance n° R-31919, 24 févr. 1981
Devco/Port Morien	Port Morien Jct. - Port Morien	0,00 - 2,1	À venir
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague	0,00 - 25,61	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Uigg (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00 - 17,77	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. - Baltic	0,00 - 5,00	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0,00 - 55,02	À venir
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19,49 - 84,61	À venir
Nouveau-Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - P.m. 2,85	0,00 - 2,85	Révision quinquennale obligatoire en 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0,00 - 27,72	En révision selon l'ordonnance n° R-35380, 7 juill. 1983

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Ontario			
CN/Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct. - Durham 0,00 - 25,72	R-35400 - 25 juill. 1983	Abandon, 29 août 1983; Suspension, 29 août 1983 et 29 août 1984; Suspension rescindée 1er oct. 1984 Abandon, 1er oct. 1984
CN/Smiths Falls	Richmond - Strathcona 13,00 - 99,30	R-36226 - 2 mars	P.m. 13,00 - 35,3 Ordre de maintenir le service P.m. 35,3 - 99,3 Abandon, 30 juin 1984
CN/Kincardine	Ville de Kincardine 30,34 - 32,95	R-36558 - 24 avril	Modification de l'ordonnance n° R-35400 Abandon, 25 juillet 1983
CN/Fergus (Embr. Fergus Town)	0,00 - 1,14	R-36793 - 20 juin	Abandon, 30 sept. 1984
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton 33,90 - 58,75	R-36794 - 22 juin	Abandon, 20 sept. 1984
CP Rail/Walkerton	Saugeen - P.m. 30,8 0,0 - 30,8	R-37045 - 9 août	Abandon, 8 oct. 1984
CN/Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct. - Madoc 0,00 - 15,8	R-37355 - 1er nov.	Abandon, 6 déc. 1984
CN/Meaford	Collingwood - Meaford 34,60 - 52,19	R-37433 - 20 nov.	Abandon, 20 mai 1985
Colombie-Britannique			
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp 3,8 - 31,2	WDR 1984-00134 - 5 juill.	Ordre de maintenir le service
CP Rail/Lake Cowichan	Haywood - Lake Cowichan 0,0 - 18,3	R-37216 - 9 oct.	Abandon, 13 nov. 1984

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Nouveau-Brunswick			
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto 0,00 - 26,50	R-37326 - 29 oct.	Abandon, 3 déc. 1984
CN/Loggieville	C.F.B Chatham - Loggieville 9,50 - 13,49	R-37365 - 5 nov.	Abandon, 5 déc. 1984
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown 0,00 - 55,40	R-37366 - 7 nov.	Abandon, 7 déc. 1984
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney 0,00 - 74,75	R-37516 - 6 déc.	Abandon, 5 janv. 1985
Nouvelle-Écosse			
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown 0,00 - 66,84	R-36753 - 8 juin	Abandon, 8 juill. 1984
Québec			
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles 1,0 - 32,5 Courcelles - Mégantic 32,5 - 57,7	Comité de révision Ordonnance n° 1984-03 - 27 févr.	Ordre de maintenir le service
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham 34,0 - 77,5	R-34995 - 2 mars 1983	Abandon, 6 avril 1983; Suspension 6 avril, 25 mai et 30 août 1983: Ordonnance n° CP 1984-1179 Abandon, 5 avril 1984
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki 3,0 - 80,7	R-37548 - 11 déc.	Abandon, 1er janv. 1986
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme - Ste-Agathe 13,6 - 44,4 Ste-Agathe - Mont-Laurier 44,4 - 138,2	R-37579 - 18 déc.	Ordre de maintenir le service

APPENDICE VI
Comité des transports par chemin de fer

Ordonnances et décisions, 1984
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve			
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista 0,00 - 87,89	R-36640 - 16 mai	Abandon, 20 juin 1984
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia 0,00 - 20,65	R-37043 - 15 août	Ordre de maintenir le service
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour 0,00 - 44,40	R-36288 - 23 févr.	P.m. 0,00 - 17,77 Ordre de maintenir le service P.m. 17,77 - 44,40 Abandon, 29 mars 1984
	Mount Albion - Mount Herbert 0,00 - 8,35		P.m. 0,00 - 4,60 Ordre de maintenir le service P.m. 4,60 - 8,35 Abandon, 29 mars 1984
	Lake Verde - Vernon 0,00 - 4,43		Abandon, 29 mars 1984
CN/Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. - Elmira 0,00 - 9,85	R-36506 - 10 mai	P.m. 0,00 - 5,00 Ordre de maintenir le service P.m. 5,00 - 9,85 Abandon, 14 juin 1984
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague 0,00 - 25,61 (y compris l'embr. Georgetown)	R-37449 - 23 nov.	Embranchement Georgetown Abandon, 28 déc. 1984 P.m. 0,00 - 25,61 Ordre de maintenir le service

Date		Décision rendue
6 nov.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Montague entre Mount Stewart Junction (p.m. 0,00) et Montague (p.m. 25,61), y compris l'embranchement Georgetown de Montague Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Georgetown (p.m. 4,83) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-37449.	Agrément partiel de la requête
6 nov.	Requête présentée par CN concernant son servocentre de Joffre (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37571.	Agrément de la requête sous conditions
6 nov.	Requête relative à la révision de la requête présentée par CP Rail en abandon de l'exploitation d'une partie de sa subdivision Maniwaki, entre un point situé près de Laman (p.m. 3,0) et Maniwaki (p.m. 80,7) (Qc). Décision et ordonnance n° R-37548.	Agrément de la requête
8 nov.	Requête présentée par CN concernant son servocentre de Senneterre (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37572.	Agrément de la requête sous conditions
21 nov.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'une partie de sa subdivision Monk entre Pelletier (p.m. 68,23) et Ste-Claire (p.m. 196,30) (Qc). Décision sur le banc.	Agrément de la requête
30 nov.	Requêtes relatives à l'application des Règlements de la Commission canadienne des transports au mode d'exploitation du train meuleur de Speno Rail Services Company. Décision et ordonnance n° R-37621.	
13 déc.	Requête relative à un avis de l'acquisition prévue par la Consolidated Rail Corporation *et al.* de certaines propriétés louées, actions et autres intérêts, en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.	Acquisition projetée n'est pas rejetée
13 déc.	Requête relative aux objections présentées, en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* concernant les propositions par CN et CP Ltée à titre d'associés, par la Trans-Ontario Railway Company et par la Erie Express Railway Corporation d'acquérir la Niagara River Bridge Company, la Canada Southern Railway Company et la Detroit River Tunnel Company.	Acquisitions projetées ne sont pas rejetées

Date		Décision rendue
31 août	Requête présentée par CP Rail (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company) en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Lake Cowichan entre Hayward et Lake Cowichan (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-37216.	Agrément de la requête
24 sept.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Meaford depuis Collingwood (p.m. 34,60) jusqu'à Meaford (p.m. 52,19) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37433.	Agrément de la requête
3 oct.	Requête relative à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative à la requête déposée par M. John Kellerman. Rapport et ordonnance n° R-37354.	Rejet de la requête
9 oct.	Requête relative à la vitesse des trains de voyageurs de VIA Rail dépassant 70 m/h sur les subdivisions Smiths Falls et Brockville de CN et à la sécurité de l'exploitation de ceux-ci. Décision provisoire.	Agrément de la requête sous conditions
17 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Madoc prenant naissance au point milliaire 12,02 de la subdivision Campbellford, depuis Madoc Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Madoc (p.m. 15,18) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37355.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Oromocto compris entre Westfield Beach (p.m. 0,00) et Camp Gagetown (p.m. 55,40) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37366.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Loggieville compris entre Chatham (p.m. 9,50) et Loggieville (p.m. 13,49) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37365.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Miramichi compris entre Derby Junction (p.m. 0,00) et McGivney (p.m. 74,75) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37516.	Agrément de la requête

Date		Décision rendue
14 juin	Requête présentée par Fleron Lumber Company Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
14 juin	Requête présentée par Lock-Wood Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CN.	Rejet de la requête
14 juin	Requête présentée par Shaw Milling Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
14 juin	Motifs de la décision - Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985 en vertu de l'article 40 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	Confirme la décision du 23 mars 1984
20 juill.	Requête relative à la révision des requêtes présentées par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de ces parties de la subdivision Ste-Agathe depuis St-Jérôme (p.m. 13,6) jusqu'à Ste-Agathe (p.m. 44,4), et depuis Ste-Agathe jusqu'à Mont-Laurier (p.m. 138,2) (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37579.	Rejet de la requête sous conditions
8 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Argentia depuis Placentia Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Argentia (p.m. 20,65) (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-37043.	Rejet de la requête sous condition
8 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer les services de trains de voyageurs entre St. John's et Argentia et entre St. John's et Carbonear (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-37044.	Agrément de la requête
20 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Richibucto entre Kent Junction (p.m. 0,00) et Richibucto (p.m. 26,50) (N.-B.) Décision et ordonnance n° R-37326.	Agrément de la requête

Date		Décision rendue
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Bonavista depuis Shoal Harbour (p.m. 0,00) jusqu'à Bonavista (p.m. 87,89) (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36640.	Agrément de la requête
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Clarenville et Bonavista (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36639.	Agrément de la requête
16 mai	Requête relative aux ordonnances nos R-33500, R-28954 et R-35341 datées du 4 mars 1982, du 28 juin 1979 et du 30 juin 1983, respectivement; et relative à une requête présentée par VIA Rail en vue de restructurer les parties composantes de son service de trains de voyageurs entre Sydney, Truro et Halifax (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-36693.	Agrément partiel de la requête
23 mai	Rapport sur la possibilité de réduire la durée des trajets des trains de voyageurs entre Halifax, Truro et Sydney (N.-É.).	Ordonnances émises
30 mai	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Middleton depuis Bridgewater (p.m. 0,00) jusqu'à Bridgetown (p.m. 66,84) (N.-É.). Rapport et ordonnance n° R-36753.	Agrément de la requête
1er juin	Motifs de la décision - Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Smiths Falls depuis Richmond (p.m. 13,00) jusqu'à Strathcona (p.m. 99,30) (Ont.). Ordonnance n° R-36326.	
4 juin	Motifs de la décision - Relative à une requête présentée par la Continental Grain Company (Canada) Ltd. en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	Confirme la décision par voie de télex du 26 janvier 1984
11 juin	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Beeton depuis Cheltenham (p.m. 33,90) jusqu'à un point près de Beeton (p.m. 58,75) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-36794.	Agrément de la requête
14 juin	Requête présentée par Livingston Distribution Centres Inc. en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête

Date		Décision rendue
23 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1984-1985 en vertu de l'article 40 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	
26 mars	Enquête publique portant sur l'accident du train de voyageurs n° 194 de VIA Rail, sur la voie de remisage au point milliaire 34,9 de CP Rail dans la subdivision Red Deer (Alb.), le 23 mars 1983.	
9 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement de la ville de Fergus, depuis le point milliaire 0,00 jusqu'au point milliaire 1,14, vis-à-vis le point milliaire 46,31 de la subdivision Fergus (Ont.), soit une distance totale de 1,14 milles. Décision et ordonnance n° R-36793, telle que modifiée.	Agrément de la requête
13 avril	Enquête publique relative à la défaillance du wagon-citerne UTLX 98646 à la gare de triage MacMillan de CN, dans la municipalité de Vaughan (Ont.). Rapport provisoire et ordonnances nos R-36544 et R-36545.	
24 avril	Requête relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative à la *Loi nationale sur les transports*; et relative à l'ordonnance n° R-4294 du 30 décembre 1968; et relative à une requête déposée le 15 septembre 1982 par M. Mario Lapointe *et al.*; et relative à la question de savoir si le regroupement par CP Rail de ses centres de service à la clientèle de Sherbrooke et de Montréal exigeait l'autorisation du Comité en vertu de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*.	Rejet de la requête
25 avril	Requête relative à la présentation de VIA Rail Canada Inc. au sujet d'une allocation au titre du fonds de roulement dans le calcul des taux du coût du capital de CN et de CP Rail.	Agrément de la requête sous condition
30 avril	Audience publique relative à la question de savoir si la méthode du débit d'air représente un moyen moderne et efficace pour tester les systèmes de freins à air comprimé des trains. Décision et ordonnances nos R-36500, R-36501, R-36502.	
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Elmira, prenant naissance au point milliaire 50,20 de la subdivision Souris, et entre Harmony Junction (p.m. 0,00) et Elmira (p.m. 9,85) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-36506.	Agrément partiel de la requête

APPENDICE V
Comité des transports par chemin de fer

Décisions rendues, 1984

Date		Décision rendue
30 janv.	Audience publique au sujet d'un accident survenu dans la cour de triage de CP Rail à Winnipeg, le 13 décembre 1982.	Ordonnances émises
30 janv.	Requête présentée par Brewer and Associates conformément à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
9 févr.	Enquête publique portant sur les causes et les circonstances d'une collision survenue le 27 août 1983 à St-Lazare (Man.). Décision et ordonnance n° R-36226.	
23 févr.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Murray Harbour depuis Maple Hill (p.m. 0,00) jusqu'à Murray Harbour (p.m. 44,40) y compris l'embranchement Mount Herbert, à partir de Lake Verde (p.m. 0,00) jusqu'à Vernon (p.m. 4,43) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-36288.	Agrément partiel de la requête
23 févr.	Requête relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans l'agglomération de Vancouver et relative aux ordonnances nos R-35441 et R-35437 du CTCF et aux ordonnances nos 121188 et 121665 de la Commission des transports du Canada, concernant CP Rail et le terminus Westridge de la Trans Mountain Pipe Line Co. Ltd., à Burnaby (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-36314.	
27 févr.	Requête présentée par CP Rail (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company) en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-36539.	Rejet de la requête

APPENDICE III
Division de l'Ouest

Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1984

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
WDR 1984-00164	13 août 1984	Autorisation d'abandonner des voies industrielles à partir du point milliaire 1,05 de la subdivision Regina Terminal, Regina (Sask.).
WDR 1984-00258	8 nov. 1984	Autorisation d'abandonner une partie de l'embranchement Fonehill (anciennement la subdivision Tonkin) située entre les points milliaires 73,28 et 74,86 ainsi qu'une voie d'élévateur et une voie de quai de chargement à Yorkton (Sask.).

APPENDICE IV
Division de l'Ouest

Abandon d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1984

Subdivision	Distance (milles)	Endroit	Type de voie
• (CN) Waterways	285,86	Alberta	Voie industrielle
• (CN) Warman	5,66	Saskatchewan	Embranchement

APPENDICE I
Division de l'Ouest

Audiences et décisions, 1984
Abandon d'embranchements des Prairies

Cas reportés de 1983

Subdivision	
• (CN) Erwood	Décision du 3 avril 1984. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.).
• (CP Rail) Lake Cowichan	Décision du 9 oct. 1984. Abandon de l'exploitation de la subdivision Lake Cowichan entre Hayward (p.m. 0,0) et Lake Cowichan (p.m. 18,3) (C.-B.).

1984

Subdivision	
• (CN) Amiens	Décision du 7 sept. 1984. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 20,74 milles entre Shell Lake et Spiritwood (Sask.).
• (CN) Carlton	Décision du 28 sept. 1984. Recommandation d'ajouter au réseau de base un tronçon de 28,20 milles entre Dalmeny et Laird (Sask.).
• (CN) Stettler	Rapport au gouverneur en conseil du 23 oct. 1984. Recommandation d'ajouter au réseau de base un tronçon de 108,2 milles entre Ferlow Jct. et Dinosaur (Alb.).
• (CN) Dodsland	Décision du 17 juill. 1984. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 7,4 milles entre Dewar Lake et Smiley (Sask.).
• (CP Rail) Kaslo	Décision du 5 juill. 1984. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 27,4 milles entre Rosebery et Nakusp (C.-B.).

APPENDICE II
Division de l'Ouest

Audiences sur les embranchements, 1985

Subdivision	
• (CP Rail) Shamrock	70,3 milles entre Archive et Tyson (Sask.); réaudition.

APPENDICES

Division de l'Ouest *83*
Comité des transports par chemin de fer *85*
Comité des transports aériens *115*
Comité des transports par eau *118*
Comité des transports par véhicule à moteur *121*
Direction de la recherche *122*

Spéribel affirme qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale et a fait valoir qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

commise sur une question de droit ou de compétence. L'appellante fait valoir en effet que la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à une société ferroviaire de cesser d'utiliser la totalité ou une partie de ses installations légalement autorisées. La loi et le droit commun confèrent à CP Ltée le pouvoir de gérer et d'exploiter ses chemins de fer, et la CCT n'a qu'un pouvoir réglementaire et curatif. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 2 avril 1984.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1984.

Chef Edwin Burnstick *et al.* et bande des Indiens Paul c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-366
A-392-84
A-393-84

Le rapport annuel de 1983 fait mention de cet appel. Le 22 février 1984, la Cour a agréé la requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-35480 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 5 août 1983.

Cette ordonnance autorisait CN à construire une deuxième voie principale dans la subdivision Edson (Alb.) qui croiserait une réserve de route non ouverte située sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul.

Les appelantes soutiennent que le CTCF n'avait pas compétence en la matière aux termes de la *Loi sur les chemins de fer*. Le CTCF a justifié sa décision d'autoriser le passage à niveau sur la conclusion que la réserve de route non ouverte constituait une «voie publique existante» au sens des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le CTCF a également décidé que bien que l'usage de ce passage à niveau soit réservé aux Indiens et aux autres personnes vivant légalement sur les réserves, ce passage avait un «caractère public».

La compétence du CTCF en vue d'autoriser la traversée de terres indiennes est également en cause. Les terres en question ont été remises au gouvernement, mais la clause *habendum* de l'accord limitait l'intérêt du gouvernement à la tenue en fiducie des terres en vue de leur vente. Le CTCF a conclu que le renoncement à ces terres était absolu et, qu'en conséquence, elles n'avaient plus le statut de terres réservées aux Indiens et qu'il n'y avait pas de droits existants fixés par traité. Comme c'était le ministère des Affaires indiennes et du Nord qui avait compétence en matière de routes et qu'il n'avait élevé aucune objection à la construction du croisement, le CTCF a conclu que celui-ci pouvait être autorisé.

À la fin de 1984, l'appel était encore en instance.

Syndicat national des cultivateurs c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-790-84

Le 1er juin 1984, la Cour a autorisé le Syndicat national des cultivateurs à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1984, dans laquelle le Comité de révision confirmait les ordonnances nos R-35927 et R-35928 délivrées par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et les tarifs reçus de CP Ltée et de CN le 24 novembre 1984. L'appellante allègue que cette loi n'autorise pas le dépôt de tarifs après le 1er novembre 1983 pour la période du 1er janvier au 31 juillet 1984, et que le CTCF n'avait donc pas le pouvoir d'autoriser les sociétés ferroviaires à déposer leurs tarifs après le 1er novembre 1983.

L'appel était encore en instance à la fin 1984.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 82-A-332

Cette cause, mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983 est toujours en instance. Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 et confirmée par une décision du Comité de révision. La Commission avait rejeté certaines demandes de subventions déposées par Transports Spéribel Inc. au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions même si Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

26 novembre 1981, le CTCF établissait la Classification uniforme des comptes à l'intention des sociétés ferroviaires du Canada.

Le paragraphe 46(1) de la LNT confère à la Commission le pouvoir de rendre des ordonnances ou d'établir des règlements pour s'assurer de l'exécution de la *Loi sur les chemins de fer*, alors que le paragraphe 24(3) de la LNT autorise un comité de la Commission à exercer tous les pouvoirs et les fonctions de cette dernière.

Le commissaire R.J. Orange a été chargé, en vertu de l'alinéa 19(1)*b)* de la LNT, de tenir une audience et d'en faire un rapport.

Les avis de l'audience et de la nomination du commissaire Orange à titre de responsable de l'audience et du rapport subséquent précisaient qu'il s'agissait de déterminer si le CTCF devrait enjoindre à CP Rail d'appliquer des tarifs minimaux autres que ceux énoncés à l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes. Les deux avis soulignaient également que si le CTCF décidait de le faire, il serait nécessaire de capitaliser le coût des travaux effectués par CP Rail dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives. Le rapport du commissaire traite de cette question et contient des recommandations afférentes. La recommandation faite au CTCF par le commissaire Orange d'enjoindre à CP Rail d'appliquer d'autres tarifs minimaux conformément à l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes et ainsi de capitaliser les coûts des travaux effectués dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives était assortie de preuves suffisantes.

À la fin de 1984, l'appel était encore en instance.

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

La requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 14 avril 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), conformément au paragraphe 64(2) de la LNT, a été agréée par la Cour le 5 août 1983.

La décision du CTCF rendue le 14 avril 1983 ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestaries afin d'accorder à la Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe 1 de la *Loi sur les grains du Canada*.

La Columbia Containers exploite une installation à Vancouver (C.-B.) où elle reçoit, par voie ferrée, des chargements de grain qui sont conteneurisés en vue de leur exportation par voie maritime. Cependant, cette compagnie ne détient pas de permis à titre de terminus aux termes de la *Loi sur les grains du Canada*. Le tarif de CP Ltée accordait une franchise illimitée aux élévateurs terminus titulaires d'un permis, alors que la Columbia Containers ne jouissait que d'une franchise de cinq jours avant d'être passible de surestaries. À la requête de la Columbia Containers, conformément à l'article 23 de la LNT, le Comité a décidé que les surestaries imposées à cette compagnie étaient préjudiciables et devaient être supprimées.

CP Ltée a fait valoir que la Commission n'avait ni la compétence ni l'autorité statutaire requises pour ordonner la franchise d'utilisation des wagons par la Columbia Containers. La question principale porte sur l'interprétation du décret du conseil CP 1959-569 qui suspendait certains frais de surestaries et de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission qui limitait la suspension des surestaries au grain entreposé dans les élévateurs terminus publics et semi-publics. CP Ltée soutient également que la différence de traitement existant entre les élévateurs terminus disposant d'un permis et la Columbia Containers ne créait, ni ne pouvait créer, de désavantage indu ou déraisonnable tel qu'envisagé par le paragraphe 23(3) de la LNT, étant donné que la différence des frais de surestaries était établie par le décret du conseil et l'ordonnance de l'ancienne Commission précités.

Cet appel était encore en instance à la fin de 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-508-84

Le 20 janvier 1984, l'appellante a déposé, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, un avis de requête en autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer qui, entre autres, ordonnait à CP Ltée d'élaborer et de soumettre audit Comité, avant le 30 juin 1984, un plan visant la suppression ou la cessation progressive de l'acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, avant le 1er janvier 1986. L'appel porte sur une erreur

Enfin, l'appellante soutient que la Commission a commis une autre erreur en omettant de faire enquête, conformément à l'article 23 de la LNT, sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

L'appel sera entendu à la fin de l'année.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-308

CP Ltée a déposé, le 24 février 1984, une requête en autorisation d'interjeter appel, sur des questions de droit et de compétence, de la décision et de l'ordonnance de la Commission rendues le 26 janvier 1984, en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Dans son argumentation, CP Ltée avance que par suite d'une plainte déposée par la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la CCT a révisé le tarif déposé par CP Ltée en vertu de ladite loi et ensuite délivré une ordonnance dans laquelle elle enjoignait à CP Ltée de modifier son tarif.

CP Ltée a également allégué que la CCT avait manqué à une règle de justice naturelle en ce qu'elle ne l'avait pas avisé en temps voulu de la présentation qu'elle avait reçue de Continental.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 26 avril 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-317
A-245-83

Le rapport annuel de 1983 de la CCT faisait mention de cette affaire. Aux termes de l'ordonnance n° R-34836 du 28 janvier 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des travaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 $ ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au Comité le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307. Cette affaire a donné lieu à une audience publique présidée par le commissaire R.J. Orange, nommé en vertu de l'alinéa 19(1)*b*) de la LNT. Le Comité a adopté le rapport du commissaire Orange.

CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT et afin d'obtenir la révision et l'annulation de l'ordonnance en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*. La Cour fédérale d'appel a accordé l'autorisation d'interjeter appel et les deux requêtes ont été groupées.

Voici les principaux motifs d'appel invoqués par CP Ltée:

Les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassent les pouvoirs et la compétence du CTCF.

En délivrant l'ordonnance n° R-34836, le CTCF a adopté le rapport du commissaire Orange sans permettre à CP Ltée de faire des représentations, ce qui constitue un manquement à son obligation d'agir en toute équité et un déni de justice naturelle à l'égard de CP Ltée.

L'audience tenue devant le commissaire Orange n'était pas de nature à décharger le CTCF de son obligation d'agir en toute équité et constituait donc un déni de justice naturelle découlant de la livraison d'un avis inadéquat, de l'acceptation de preuves inacceptables, du défaut de communiquer avec le personnel du Comité en sa qualité de partie pertinente et essentielle à l'audience et de l'imposition erronée du fardeau de la preuve qui en a résulté.

Le rapport déposé par le commissaire R.J. Orange ne tenait compte ni n'examinait pleinement et équitablement les preuves et les représentations soumises.

L'intimée fait valoir les points suivants:

Le CTCF a délivré l'ordonnance n° R-34836 le 28 janvier 1983, en vertu du pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes, qui prévoit que le CTCF peut enjoindre aux transporteurs d'appliquer d'autres tarifs minimaux. Par ailleurs, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer* porte que la CCT doit prescrire pour CN et CP Rail une classification et un système uniformes de comptes; il ne précise pas toutefois la façon de le faire. Dans l'ordonnance n° R-32999 du

primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la Commission n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. L'affaire était en instance à la fin de 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

Cet appel de la décision rendue le 28 avril 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) découle de l'autorisation accordée à CP Ltée le 27 septembre 1983.

En novembre 1982, CP Ltée a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de gare de Toronto-Ouest. Le CTCF a tenu une audience publique afin de déterminer s'il avait compétence en la matière et, dans sa décision rendue le 28 avril 1983, il a statué que la gare de Toronto-Ouest était une «gare de chemin de fer» au sens de la *Loi sur les chemins de fer* et que son abandon était régi par la procédure décrite à l'article 119.

Le CTCF a conclu que CP Ltée avait effectué l'enlèvement de la gare sans avoir obtenu l'autorisation du Comité ou une exemption de sa part. Les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* ont donc été violées et le CTCF a demandé que CP Ltée soit poursuivie.

L'argument principal invoqué par CP Ltée dans son appel est que le CTCF a mal appliqué la loi lorsqu'il a décidé que l'article 119 exigeait de CP Ltée qu'elle obtienne une autorisation avant d'enlever la gare.

L'audition de cet appel a eu lieu les 5 et 6 décembre 1984.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-330
A-1381-83

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF), rendue le 28 février 1983, conformément au paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Cette ordonnance portait sur un litige entre la Continental Grain Co. (Canada) Ltd. et CN au sujet de la responsabilité de l'expéditeur pour la prise en charge des surestaries applicables aux exportations de criblures de grain ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la Continental tant que cette compagnie ne garantirait pas le paiement des surestaries.

L'ordonnance faisant actuellement l'objet de cet appel ordonnait à CN de continuer à desservir la Continental conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et autorisait CN à continuer d'imposer des surestaries. Elle interdisait également à la Continental d'interjeter appel d'une décision rendue le 30 juin 1981 par le CTCF dans l'affaire de la Arctic GrainLtd. et confirmée par le Comité de révision le 16 octobre 1981. La décision prise à l'égard de cette dernière stipulait que les exportations de criblures de grain, sous quelque forme que ce soit, n'étaient pas dispensées des frais de surestaries.

La Continental a fait valoir que le décret du conseil CP 1959-569 et l'ordonnance de la Commission n° 97781 exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destiné à l'exportation et entreposé dans des élévateurs publics et semi-publics. L'appellante fait valoir que la Commission a mal interprété la définition de «grain» énoncée dans la *Loi sur les grains du Canada*. Selon l'appellante, ladite loi fait une distinction entre «grain» et «criblures» pour des fins de classification, mais il n'en demeure pas moins que les résidus (ce qui reste du grain classifié criblé) sont des graines de céréales. L'appellante en conclut donc que la Commission aurait dû inclure les criblures dans la définition de grain.

L'appellante se demande également si la Commission a tenu compte de l'objet du décret CP 1959-569 et de l'ordonnance n° 97781 de la Commission. Les criblures sont ramassées et transportées jusqu'à la côte de la même façon que les grains classifiés; elles devraient donc être traitées de la même façon.

des expéditeurs particuliers entreposent leurs marchandises dans des wagons pour une durée indéterminée aux frais d'autres expéditeurs. Par conséquent, la surestarie n'étant pas un tarif imposé pour le mouvement du grain au sens de la Partie II de la LGTO, la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence en ayant conclu le contraire.

Le 27 avril 1984, la Cour a agréé une requête en autorisation d'interjeter appel, et cet appel était en instance à la fin de 1984.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-322

Le 24 juillet 1984, CN a été autorisée à interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, de la décision du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) rendue le 23 mars 1984 dans laquelle certains embranchements ou parties d'embranchements étaient désignés comme étant tributaires du transport du grain pour la campagne agricole de 1984-1985 (les motifs de l'appel ont été publiés le 14 juin 1984).

L'appellante soutient que le CTCF a commis une erreur en omettant de désigner certains embranchements comme étant tributaires du transport du grain, conformément au paragraphe 40(1) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, puisque ces embranchements ou parties d'embranchements répondaient aux exigences énoncées aux alinéas 40(2)*a*) et *b*) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Le CTCF a donc commis une erreur de droit en n'incluant pas ces embranchements.

À la fin de 1984, cette affaire était en instance.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-330

La Commission a reçu une copie certifiée de la requête de CN en autorisation d'interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, de l'ordonnance n° R-36489 rendue le 27 avril 1984 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF).

L'appellante soutient que le CTCF a commis une erreur en omettant de calculer les coûts variables des sociétés ferroviaires conformément aux dispositions de l'article 39 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et, plus particulièrement, en omettant de rajuster ces coûts variables eu égard aux embranchements qui avaient été ajoutés à la liste des embranchements tributaires du transport du grain depuis la dernière année de référence.

L'avis de requête en autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été déposé en cour.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la Commission n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appelantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer* traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait

l'autorisation d'interjeter appel de la décision, conformément au paragraphe 64(2) de la LNT. Elle a allégué que le CTA avait mal interprété le critère de la commodité et des besoins du public énoncé au paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* et qu'à son avis, toute requête en modification doit démontrer que la commodité et les besoins du public seront l'un et l'autre servis. Elle a ajouté que la décision ne reposait sur aucune preuve. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 23 février 1984.

Loomis a également déposé un avis d'appel de la décision n° 7700 devant le ministre des Transports en novembre 1983, conformément à l'article 25 de la LNT, dans lequel cette compagnie affirme que la modification du permis de Federal Express portera préjudice à l'industrie canadienne existante des messageries et que la décision ne sert pas l'intérêt public.

L'appel était en instance à la fin de 1984.

Arctic Grain Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Le rapport annuel de 1983 fait mention de cette cause qui vise l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer. Arctic Grain Ltd. a reçu l'autorisation d'en appeler de ladite ordonnance le 9 septembre 1983. L'appellante alléguait que le CTCF avait commis une erreur de droit en ayant déterminé que les criblures agglomérées n'étaient pas du grain et en ayant refusé d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 23 de la LNT d'enquêter sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1984.

CN c. la CCT et Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

Une demande en autorisation d'interjeter appel a été déposée en février 1984.

CN formulait les points suivants:

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LGTO).

Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LGTO, et a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, à savoir Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LGTO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN).

CP Ltée appuie la requête en autorisation d'interjeter appel en faisant valoir les points suivants:

Le paragraphe 52(2) de la LGTO autorise la CCT à prendre des mesures correctives lorsqu'elle estime qu'une partie quelconque d'un tarif contrevient à une disposition de la Partie II de la Loi; ces mesures doivent être prises au plus tard 60 jours après le dépôt dudit tarif.

L'article 52 n'interdit aucunement l'application des Règles générales de la CCT quant à l'équité et à la procédure. En ne les appliquant pas, la CCT a manqué à la règle de justice naturelle *audi alteram partem*, en ce que la requérante et CP Ltée n'ont eu aucune chance juste et raisonnable de se faire entendre.

Il fait également valoir que la surestarie ne constitue ni un tarif pour le mouvement du grain, au sens de la Partie II de la LGTO, ni une indemnité accordée aux sociétés ferroviaires, et qu'elle n'a aucun rapport avec les coûts du transport du grain. Il s'agit en fait d'une peine ayant pour objet d'assurer le mouvement efficcace des wagons dans l'intérêt public; la surestarie encourage le chargement, le déchargement et la libération des wagons en temps voulu, ce qui profite à tous les expéditeurs, et elle aide à supprimer les cas où

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-320
A-1109-83

Pour l'essentiel, cet appel, mentionné dans le rapport annuel de 1983 de la CCT, est le même que celui de CN c. la CCT et Prairie Malt (Canada) Ltd. également mentionné en 1983. Il s'agissait, dans les deux cas, d'appels fait de la décision n° WDR-1983-01 du CTCF. Cependant, l'affaire de CN a été retirée en décembre 1983.

La question en litige est celle de savoir si le Comité a mal interprété la loi en décidant que le transport du malt d'orge depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver (C.-B.), qui n'est pas exporté par mer depuis le port de Vancouver mais est expédié par voie ferrée depuis Vancouver jusqu'à Seattle (Washington), peut bénéficier du tarif marchandises statutaire fixé aux termes du paragraphe 271(2) de la *Loi sur les chemins de fer*.

Les appels interjetés ont été groupés par ordonnance de la Cour d'appel fédérale le 3 octobre 1983.

Cependant, le 13 janvier 1984, CP Ltée s'est désisté de l'appel parce que le terme «exportation» est défini dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, ce qui conférait un caractère académique à toute discussion sur l'interprétation des articles abrogés de la *Loi sur les chemins de fer* ou sur l'interprétation judiciaire du terme «exportation» utilisé par la Commission.

Cyanamid Canada Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-320

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a agréé la requête déposée par CN, en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, en autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Durham. Cyanamid a interjeté appel de l'ordonnance n° R-35400 devant le Comité de révision en alléguant que le CTCF avait enfreint une règle de justice naturelle en ce qu'il ne lui avait pas permis de présenter sa cause en entier lors de l'audience. Le 15 mars 1984, Cyanamid a été avisée de la décision du Comité de révision, selon qui aucun des motifs de révision énoncés à la règle 85(1) des Règles générales de la Commission n'avait été établi par la requérante et, par conséquent, la requête en révision était refusée.

Le 13 avril 1984, Cyanamid a déposé un avis de requête en autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, en alléguant que le CTCF avait failli à une règle de justice naturelle et avait commis une erreur de droit en ayant décidé qu'il existait d'autres installations de transport appropriées. Une demande de suspension d'exécution a été déposée le 16 avril 1984 conformément à la Règle générale 97. Cependant, le 30 mai 1984, toutes les parties ont été informées que Cyanamid Canada Inc. avait décidé d'abandonner sa demande en autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale.

Appels en instance en 1984

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 83-A-379

La requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA) (et mentionnée dans l'affaire Loomis Courier Service Co. c. Federal Express Co.), a été agréée le 23 février 1984 en ce qui concerne Federal Express. Postes Canada soutient que le CTA a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Postes Canada en a également appelé de la décision auprès du ministre des Transports.

L'appel était en instance à la fin de 1984.

Loomis Courier Service Ltd. c. Federal Express Co.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-380
A-443-84

L'affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1983, découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (CTA) le 25 octobre 1983 et qui modifiait le permis de Federal Express Co. en vue d'étendre son service de courrier international. L'appellante, exploitante d'un service de transport intérieur, avait reçu

Desvraco Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-354
A-118-83

Cette affaire a déjà été mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983.

À la suite d'une autorisation accordée le 6 décembre 1981, un appel a été interjeté de la décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) de la Commission, qui refusait certaines demandes de subventions faites conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* par Desvraco Inc., par un camionneur accrédité en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La Commission a refusé la demande de subvention pour le motif que l'expéditeur, Les Industries Georges Deschênes Ltée, contrôlait effectivement l'entreprise du transporteur, Desvraco Inc., même si elle ne détenait que 47 pour cent des actions.

En date du 26 septembre 1984, la Cour d'appel a conclu que le CTVM avait erré en droit. Fait intéressant à souligner, elle a statué que: «Bien qu'il soit possible qu'un actionnaire minoritaire ait, dans certaines circonstances, le contrôle effectif d'une compagnie, cela n'est jamais possible lorsqu'il y a un autre actionnaire qui détient réellement et pour son propre compte une majorité absolue des actions.»

R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-348
A-682-83

Cette affaire figurait au chapitre des appels en instance dans le rapport annuel de 1983. Le 21 juin 1983, la Cour a autorisé l'appellante à interjeter appel d'une décision dans laquelle le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM), avait décidé que l'appellante n'était pas admissible aux subventions prévues dans le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. Cela parce que, même si R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. détenait un certificat d'admissibilité conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, le lait transporté était en réalité la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick (New Brunswick Milk Marketing Board), qui contrôle R. & G. Milk Trucking. Le CTVM avait également conclu que malgré l'émission d'actions privilégiées avec droit de vote de la compagnie, le contrôle *de facto* relevait toujours de l'Office de commercialisation du lait.

Le 27 avril 1984, la Cour (le juge en chef étant dissident) a statué, en ce qui concerne l'appel interjeté en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* et une requête déposée en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, que le CTVM avait commis une erreur de droit a) en ayant établi que le lait en vrac transporté par l'appellante était la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick de mai 1981 au 17 mai 1982 et b) en ayant interprété l'alinéa 2(2)*b)* du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique de sorte que l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick soit considéré comme étant le contrôleur de l'appellante et c) (le juge en chef étant d'accord) en ayant enjoint à l'appellante de rembourser la somme de 94 400,12 $ au Receveur général du Canada.

La Cour a également rejeté la requête déposée en vertu de l'article 28.

Appels retirés en 1984

Careston International Air Charter Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-411-84

Lorsque le Comité des transports aériens (CTA) a refusé le transfert des permis d'Air Park Aviation Ltd. à Careston International Air Charter Ltd., cette dernière a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale, en vertu du paragraphe 28(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, une demande d'examen et d'annulation de la décision du CTA rendue le 24 février 1984.

L'appel a eu lieu le 19 octobre 1984 et la Cour a rejeté la requête, l'avocat de l'appellante n'ayant reçu aucune instruction de son client.

d'interdiction et partant, la Commission ne pouvait décréter l'abandon de la même subdivision.

Le 19 janvier 1984, la Cour fédérale d'appel rejeta l'appel pour le motif que le paragraphe 26(4) de la *Loi d'interprétation* (S.R.C. 1970, c. I-23) s'applique à la *Loi sur les chemins de fer* de façon à donner au gouverneur en conseil le pouvoir de rescinder une de ses ordonnances vu l'expression de «temps à autre» retrouvée à l'article 258 de ladite loi.

Ainsi, la révocation par le gouverneur en conseil de son ordonnance d'interdiction était valide et la Commission avait donc le droit par l'ordonnance n° WDR-00884 de décréter par la suite l'abandon de la subdivision.

2. Cour suprême du Canada
Dossier 18437

En date du 19 mars 1984, la Cour refusa l'autorisation d'en appeler du jugement rendu par la Cour d'appel fédérale.

Procureur général de Terre-Neuve c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier A-297-84

L'appellante a déposé une requête, en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, en vue de faire réviser et infirmer une décision rendue le 8 février 1984 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). En vertu de cette décision, le Comité rejetait une requête déposée par la province de Terre-Neuve aux termes de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et refusait à cette dernière l'autorisation d'interjeter appel des augmentations tarifaires imposées par CN pour le transport du grain et de la farine.

L'appellante a allégué que le CTCF avait commis des erreurs de droit:

en ayant soutenu que les Conditions de l'union de 1949 ne prévalaient pas contre les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*;

en n'étant pas d'avis que CN doit imposer les mêmes tarifs à la province de Terre-Neuve que ceux qu'elle demande pour le transport des mêmes marchandises à des points situés dans les Maritimes;

en ayant conclu qu'une action exécutée par CN conformément à la *Loi sur les chemins de fer* ne peut pas porter préjudice à l'intérêt public au sens de l'article 23 de la LNT;

en ayant décidé que les augmentations tarifaires spéciales imposées à Terre-Neuve par CN ne violaient pas les principes établis par l'ancienne Commission des transports du Canada dans l'affaire Procureur général de Terre-Neuve c. CN (1951).

CN a allégué que la Cour n'avait pas la compétence pour être saisie de la demande déposée en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, étant donné les dispositions de l'article 29 de ladite loi et du paragraphe 64(2) de la LNT. Il a ensuite déposé une requête en vue d'obtenir une ordonnance pour mettre fin aux procédures, conformément à l'article 52*a)* de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Le 24 mai 1984, la Cour a annulé la demande déposée en vertu de l'article 28 pour défaut de compétence.

Mario Lapointe c. la CCT et CP Ltée

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-327

Le requérant a demandé la permission d'en appeler de la décision de la Commission du 24 avril 1984 sur des questions de droit et de compétence pour le motif que ladite décision ne tenait pas compte du Règlement de procédure P-5130-2 ni de la perte d'emplois due à la fermeture du centre de services à la clientèle de Sherbrooke, laquelle favoriserait une région au détriment d'une autre.

La compagnie CP Ltée a plaidé que la Commission est d'origine statutaire et n'a pas plus de compétence que celle conférée par statut. Par conséquent, le Règlement de procédure P-5130-2 est simplement d'ordre interne et ne lui confère aucune autre compétence que celle qui lui est échue de par la *Loi sur les chemins de fer* ou la *Loi nationale sur les transports*. Les appelants n'ont pas plaidé que la Commission avait erré en droit ou outrepassé sa compétence en concluant que la fusion du centre de services de Sherbrooke avec celui de Montréal ne constituait pas une déviation d'un chemin de fer, ni la fermeture d'une gare, ni la suppression, ni la création d'un point de division.

La Cour d'appel a rejeté la requête pour permission d'en appeler le 12 septembre 1984.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appels tranchés en 1984

Aviation Portneuf Ltée c. La Reine

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-1058-83

Dans cette affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1983 de la CCT, il s'agissait principalement de déterminer si Aviation Portneuf Ltée pouvait entamer une action en dommages-intérêts contre la Couronne parce que le Comité des transports aériens et le Comité de révision avaient refusé de surseoir la suspension de son permis pendant qu'elle en appelait de la décision auprès du ministre des Transports, qui a ordonné le rétablissement du permis. En vertu de la règle 419(1)a) de la Cour fédérale, l'intimée a demandé la radiation de la déclaration de la demanderesse pour le motif qu'elle ne révélait aucun motif d'action raisonnable. La requête a été accueillie avec dépens le 19 mars 1984.

Soundair Corporation c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-347
A-1077-83

Le 20 avril 1983, après que la requérante eut été sommée de présenter des justifications, le Comité des transports aériens (CTA) a décidé, par l'ordonnance n° 1983-A-194, de suspendre le permis ATC 2248/73(C) de Soundair pour une période de 14 jours. La raison invoquée était que Soundair exploitait des vols d'affrètement depuis Vancouver (C.-B.) sans imposer de taxes de mise en place, ce qui était contraire aux exigences du Règlement sur les taxes de mise en place de la classe 4 aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, et aussi que la commodité et les besoins du public exigeaient cette suspension.

Soundair a interjeté appel de cette ordonnance en invoquant qu'aucune preuve n'avait été fournie au CTA pour justifier que Soundair avait omis d'imposer les taxes de mise en place et que, si ces preuves existaient, on n'avait pas permis à Soundair d'en prendre connaissance. Soundair soutient également que le CTA a mal interprété la Loi et a dépassé le cadre de sa compétence en essayant d'imposer à Soundair le fardeau de prouver qu'elle n'avait pas enfreint les règlements régissant son permis.

Le 23 novembre 1984, la Cour a rejeté unanimement l'appel en statuant que lorsque le CTA a des motifs raisonnables de croire que les conditions d'un permis ont pu être violées, la délivrance d'une ordonnance de justification est un moyen juste et raisonnable dont dispose l'intimée pour exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère le paragraphe 16(9) de la *Loi sur l'aéronautique*, en l'absence de dispositions prohibitives.

La Cour semblait accepter que les «taxes de mise en place» soient définies comme étant des taxes imposées lorsqu'un aéronef part à vide d'un point quelconque, à destination d'un deuxième point pour y prendre des marchandises ou des passagers. Elle a ajouté que le Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) impose effectivement une obligation à l'appellante.

District municipal n° 34 d'Acadia c. CN et la CCT

1. **Cour d'appel fédérale**
Dossiers 82-A-370
A-795-83

Cette affaire, mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983 et dont l'appel a été autorisé le 7 avril 1983, concerne un appel de l'ordonnance n° WDR-00884 du 28 septembre 1982, laquelle ordonnait à CN d'abandonner l'exploitation d'une partie de son service dans la subdivision Acadia Valley en Alberta.

Au départ, une ordonnance du gouverneur en conseil interdisait l'abandon de cette subdivision.

Après la levée de cette interdiction le 18 septembre 1980, CN a demandé à la Commission l'autorisation d'abandonner une partie du service.

Les requérantes ont soutenu que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas compétence pour entendre la demande de la compagnie ferroviaire parce que l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui autorise le gouverneur en conseil à interdire l'abandon de certains embranchements, ne lui donne pas l'autorité nécessaire pour révoquer une telle ordonnance

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1984, les vérifications sur place de 54 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La banque de données de la Section expose en détail et sur plusieurs années les mouvements ferroviaires au Canada et aux États-Unis ainsi que les mouvements ferroviaires, routiers et maritimes subventionnés dans les provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée 22 fois par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont principalement servi lors de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, par exemple celles reliées à la loi *Staggers Rail Act* de 1980 et à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. De plus, six publications ont été rédigées à partir de données sur le volume des denrées pour les années 1981 à 1983 inclusivement. La Section poursuit ses travaux de perfectionnement et d'expansion de la banque de données en mettant l'accent cette année sur le trafic intermodal.

les de la Commission relatives au trafic ferroviaire. La première requête, présentée par la Ligue canadienne du trafic industriel, demandait la modification de l'ordonnance générale établissant les conditions régissant le transport du trafic. Le CTCF a rejeté la requête. La seconde requête venait de VIA Rail et demandait la modification de l'ordonnance générale spécifiant à quelles personnes les compagnies ferroviaires peuvent délivrer des permis de circulation. La question était toujours à l'étude à la fin de l'année.

Le personnel de la Section a pris part à une audience du CTCF ayant pour objet de déterminer la méthode à adopter pour l'établissement des tarifs du service de transport de conteneurs de CN à Terre-Neuve. L'audience résultait d'une plainte déposée en 1983 par Atlantic Container Express, selon laquelle les tarifs du service de transport de conteneurs de CN à Terre-Neuve étaient non compensatoires.

Le personnel de la Section a participé à des audiences publiques convoquées par le CTCF pour déterminer la nature du versement par CN Europe de commissions à Cast Containers, S.A., ayant trait au transport de conteneurs de Montréal à Chicago.

Suite à la décision prise par le CTCF en 1983 de rejeter la requête du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en autorisation d'interjeter appel relativement à sa requête faite en vertu de l'article 23 de la LNT à propos des tarifs marchandises applicables au grain de provende et à la farine, la Section a procédé à une étude de la relation prix/tarif dans les mouvements du grain de provende et des produits connexes vers les provinces Maritimes et Terre-Neuve. Les résultats de l'étude seront présentés au CTCF au début de l'année 1985.

La Section a effectué une analyse de la documentation afférente à la requête présentée par CN au CTCF pour que ce dernier ordonne l'augmentation de la compensation versée à CN par la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company pour son droit de passage sur la voie ferrée de CN reliant Welland et Port Colborne (Ont.).

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs marchandises et voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie ou d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs, par d'autres directions et par les comités modaux.

Le personnel de la Section a pris part à l'analyse des mémoires qu'ont présentés à la CCT des transporteurs ferroviaires, des expéditeurs canadiens et les associations d'expéditeurs à l'égard de l'incidence de la déréglementation américaine sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada - États-Unis).

Le personnel de la Section a continué de surveiller les différentes modifications apportées aux tarifs de transport du grain déposés à la Commission, en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et de communiquer oralement et par écrit avec les représentants des industries et des compagnies ferroviaires au sujet d'autres questions relatives au trafic touchant cette loi.

Le personnel de la Section a pris part à une audience du CTCF tenue en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cette audience résultait d'une requête concernant le refus de VIA Rail de transporter une voiture électrique de Toronto à Ottawa. Le CTCF a émis une ordonnance rejetant la requête en autorisation d'interjeter appel à l'égard des conditions du transport des fauteuils roulants par VIA Rail énoncées dans son tarif de transport des bagages en fourgon.

Section des études de l'exploitation

En 1984, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola, de coordonner les vérifications sur place du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, d'étudier la circulation et les modèles de transport ainsi que leurs incidences, et enfin de créer une banque de données sur la circulation, de la tenir à jour et d'en faire usage.

À la suite du décret du conseil CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a rédigé 12 ordonnances supplémentaires à celle de décembre 1983 prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola en 1984; ces ordonnances seront émises par le CTCF. Le personnel a aussi revu les statistiques sur le trafic et a par la suite rédigé l'ordonnance prescrivant les niveaux des taux de 1985 qui seront soumis à l'approbation du CTCF.

transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT à assumer leurs responsabilités prévues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

Au cours de 1984, le CTCF a examiné cinq requêtes présentées en vertu de l'article 23 de la LNT et a rendu des décisions à leur sujet suite à des enquêtes menées par la section. Le CTCF a rejeté une requête présentée par Brewer and Associates de St. Joseph (Missouri) en autorisation d'interjeter appel concernant un certain nombre de prétendus actes et omissions de CP Rail suite à une contestation des tarifs marchandises applicables au transport de gaz de pétrole liquéfié de l'Alberta à destination des États-Unis. La Section a examiné quatre requêtes présentées en vertu de l'article 23 de la LNT concernant des frais de location de voies de garage privées. Le CTCF a par la suite refusé les requêtes en autorisation d'interjeter appel présentées par Shaw Milling Ltd., Fleron Lumber Company Ltd., Lock-Wood Limited et Livingston Distribution Centres Inc.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de la LNT. Au terme de l'année, l'enquête se poursuivait toujours.

Suite à une requête présentée par la Continental Grain Company (Canada) Inc., en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la Section a enquêté sur l'application de frais de surestaries au transport des «grains» figurant à l'annexe I de cette loi. Le CTCF en est venu à la conclusion que la Loi ne prévoit pas l'application de frais de surestaries pour les wagons transportant les grains, plantes et produits.

En 1984, le personnel de la Section s'est occupé d'un cas de médiation. Le litige portait sur l'applicabilité de taxes convenues au transport de bois de construction depuis la Colombie- Britannique à destination des États-Unis via Thunder Bay et Windsor.

Le ministre des Transports en ayant fait la demande en vertu de l'article 48 de la LNT, des agents enquêteurs nommés en vertu de l'article 81 de la LNT ont étudié l'incidence et les répercussions de la déréglementation américaine sur les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires canadiens. Un rapport préliminaire a été publié en avril et le rapport final du personnel, en août. Le CTCF a ensuite tenu une série d'audiences publiques sur la question au cours des mois de septembre et d'octobre. Il a réuni ses résultats dans un rapport final qu'il a présenté au ministre et publié en décembre.

Le personnel de la Section effectue actuellement une enquête du CTCF sur les règlements de la CCT concernant la manoeuvre inter-service. Un sommaire des commentaires émis par les parties intéressées a été publié au mois de mai. Un autre rapport exposant les différents problèmes, avec les solutions possibles, paraîtra au début de 1985. Dans le même ordre d'idée, CN a déposé auprès du CTCF une requête en exemption des frais d'aiguillage commun actuels qui, allègue-t-elle, ne sont pas compensatoires. Elle demandait la permission d'augmenter ces frais jusqu'à des niveaux compensatoires. À la fin de l'année, le CTCF était toujours en train d'étudier la requête. En examinant une autre question du même ordre, le CTCF a constaté que les frais spéciaux d'aiguillage commun que CN impose à Montréal-Est (Qc) ne sont pas compensatoires et a donné instruction de les augmenter pour qu'ils le deviennent.

Au cours de l'année, la Section a examiné deux requêtes en modification des ordonnances généra-

Activités — contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1982	1983	1984
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	50 818	51 167	53 145
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	4 555	5 996	6 269
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	237	121	979
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	729	650	638
Total des prix convenus en vigueur	193	176	184
Nombre d'expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 520	1 480	1 479

Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette Section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est conféré par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927, à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie de la province de Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que CN maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour le mouvement de marchandises effectué entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux. La Direction a aussi conseillé aussi le ministère sur les questions techniques relatives aux lignes directrices du programme de contrôle des prix «6, 5 et 4» jusqu'en décembre 1984.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada - États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer (CTCF). À la demande du ministre des Transports, la Commission a procédé à une enquête sur l'incidence de la loi américaine *Staggers Rail Act* de 1980 sur les chemins de fer et les expéditeurs canadiens. Les agents de la Direction ont été chargés, en vertu de l'article 81 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), de mener l'enquête et le CTCF a publié son rapport préliminaire au mois d'avril et son rapport final du personnel au mois d'août.

Par la suite, le CTCF a annoncé la tenue d'une audience publique sur l'incidence de la loi *Staggers* et a soumis au ministre des Transports un rapport qui a été rendu public au mois de décembre.

Au cours de l'année, la Direction a établi une meilleure liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la Interstate Commerce Commission des États-Unis pour mieux aider à la compréhension des différences entre les systèmes de réglementation du Canada et des États-Unis. La Direction a joué un rôle de premier plan cette année dans l'organisation de la deuxième réunion annuelle du CTCF avec le président et des agents supérieurs de la Interstate Commerce Commission.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la LNT, à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission. La Section s'est occupée de contrôler les taux et les tarifs conformément aux «prix administrés» qui figurent dans les lignes directrices fixées par le Conseil du Trésor.

niveau et la structure des tarifs marchandises des conférences maritimes, et enfin leur incidence surles marchés maritimes internationaux canadiens. Elle a effectué d'autres travaux, entre autres, la rédaction de documents de travail sur la rentabilité des navires de ligne, l'incidence sur l'emploi et les conséquences sur la balance des paiements d'une flotte commerciale canadienne.

La Direction a terminé une étude détaillée sur le détournement des marchandises, qui a porté à la fois sur le commerce canadien (exportations et importations) acheminé aux États-Unis et sur le commerce américain acheminé au Canada. L'étude donne des renseignements approfondis sur le détournement des marchandises et brosse pour la première fois un tableau clair de la balance des mouvements des marchandises outre-mer via les deux pays voisins. La Direction a également mené une étude comparative sur les caractéristiques d'arrière-pays que présentent quatre importants ports de l'est du Canada relativement à l'exportation de marchandises générales. L'étude met en lumière les principaux facteurs économiques et opérationnels pouvant influencer le choix des routes et du port d'exportation des marchandises.

Transport routier

En 1984, la Direction a poursuivi la surveillance qu'elle exerçait conjointement avec la Direction de l'exploitation et des tarifs sur la situation financière et l'exploitation du service d'autocars Roadcruiser par TerraTransport à Terre-Neuve.

Transport des personnes handicapées

La Commission compte un coordonateur du transport des personnes handicapées, qui se charge de la coordination des activités et des programmes relatifs au transport des personnes handicapées par les transporteurs de tous modes assujettis aux lois fédérales. Le Bureau du coordonateur relève du vice-président à la recherche, qui est aussi président du Comité consultatif spécial de la Commission sur le transport des handicapés. En plus d'études sur le nombre des personnes handicapées au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonateur s'est occupé d'un certain nombre de questions.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des passagers handicapés au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité au service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatifs et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau est en train d'élaborer une procédure administrative pour la délivrance de cartes d'identité aux gens ayant des besoins de transport spéciaux qui seraient acceptables aussi bien par les transporteurs que par la communauté handicapée. Il parraine aussi, avec Transports Canada, la publication d'un guide à l'intention des voyageurs handicapés sur les différents modes de transport. La première ébauche du guide en question est terminée et sa publication est prévue pour le premier trimestre de 1985.

De plus, le Bureau, en collaboration avec Transports Canada, a participé à la révision des programmes de formation des transporteurs, dans la mesure où ils touchent les attitudes personnelles et les modes de traitement à accorder aux passagers handicapés.

un certain nombre d'études sur les tarifs de transport intérieur, a aidé le CTA à rédiger d'autres documents de base en vue de l'audience, et ses membres ont servi de témoins à la Commission en ce qui concerne ces documents et études. Pour faire suite à cette audience et à la nouvelle politique aérienne du Canada, qui a été annoncée plus tard par le ministre des Transports, la Direction s'est livrée à une étude de marché pour voir dans quelle mesure les Canadiens utilisent les aéroports et transporteurs américains de préférence aux services canadiens. Elle participe actuellement, avec Transports Canada, à une analyse de marché visant la demande en matière de voyages d'affaires et les caractéristiques de ces voyages.

Parallèlement à l'audience sur le transport dans le Sud, le CTA a tenu une audience portant sur l'efficacité des services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées. Encore une fois, les membres du personnel de la Direction de la recherche ont épaulé le Panel du CTA pendant toutes les étapes de l'audience. Cette participation a fait suite à un engagement de longue durée que la Direction avait pris à l'égard d'un programme à l'intention des exploitants de services de transport locaux et des collectivités qu'ils desservent.

Le personnel de la Direction de la recherche s'est aussi penché sur certains aspects de l'établissement des coûts et des prix par les transporteurs aériens, de la productivité et des activités afférentes au fret; elle a étudié également les besoins du groupe interministériel chargé de la négociation d'accords bilatéraux au chapitre du transport aérien. À ce propos, des progrès importants ont été réalisés dans différents domaines en vertu d'un nouvel accord conclu avec les États-Unis; de même, les négociations engagées avec bon nombre de pays ont été couronnées de succès.

Au cours de l'année, la Direction a amorcé deux études qu'elle devrait terminer en 1985. La première porte sur l'incidence de la déréglementation dans l'industrie aérienne américaine et ses répercussions sur les services aériens assurés aux petites communautés. La seconde constitue un examen économétrique de la structure des coûts dans l'industrie des lignes aériennes canadiennes en fonction de la diversité des produits.

Transport ferroviaire

Au cours de l'année, la Direction a poursuivi ses efforts pour étudier les problèmes de capacité ferroviaire, et plus particulièrement les possibilités de partage des voies par CN et CP Rail dans les canyons Fraser et Thompson en Colombie-Britannique; la Direction s'est aussi penchée sur les possibilités d'améliorer les installations ferroviaires, routières et d'élévateurs servant à la manutention et au transport du grain à Thunder Bay. Ont contribué à ces études les compagnies ferroviaires, les gouvernements provinciaux et fédéral et, dans le cas de Thunder Bay, les établissements locaux et la municipalité.

La manutention et le transport du grain, suivant le modèle Producer Haul and Elevator Receipts (PHAER), a aussi fait l'objet d'une importante étude en 1984. Les préparatifs en vue de la révision 1985-1986 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et l'appui accordé au Comité d'enquête sur la méthode de paiement de la «subvention du Nid-de-Corbeau» ont exigé des améliorations notables au PHAER au chapitre des coûts du transport ferroviaire, des coûts des élévateurs et des coûts du transport par camion. En plus d'améliorer le modèle, la Direction de la recherche a publié un rapport sur l'incidence de l'utilisation des trains-blocs pour le transport du grain.

La Direction a continué d'accorder son appui au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) à l'occasion de différentes audiences et enquêtes, comme l'affaire Conrail, l'audience sur le coût du capital, l'enquête sur la défaillance d'un wagon-citerne survenu à la gare de triage MacMillan de CN dans la municipalité de Vaughan (Ont.), l'enquête sur la vitesse des trains voyageurs de VIA Rail et enfin l'appel interjeté par Crown Zellerbach au sujet des taux.

La Direction a également effectué une étude des risques que présentent les passages à niveau et des frais qu'entraînent leur protection en vue d'aider le CTCF à administrer efficacement la caisse des passages à niveau. Elle a aussi entrepris une étude des tendances de productivité dans l'industrie ferroviaire canadienne et des facteurs à l'origine de ces tendances.

Transport par eau

La Direction a amorcé des travaux préliminaires sur le coût des mouvements maritimes du grain d'exportation sur les Grands Lacs et sur l'établissement des coûts des composantes liées à l'utilisation des navires porte-conteneurs sur l'Atlantique Nord. Deux rapports ont été rédigés à ce sujet. La Direction a également effectué une analyse économique du marché et des tarifs marchandises des navires de ligne, examinant la structure de l'industrie de ces navires ainsi que le

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la recherche.

Points saillants de 1984

Au cours de l'année, la Direction a consacré beaucoup de ressources à la tenue de deux grandes enquêtes effectuées en vertu du paragraphe 81(1) de la LNT. Pour ce qui est de la première, qui portait sur le respect des horaires de VIA Rail, la Direction a non seulement fourni un des agents enquêteurs mais également un personnel de soutien important. Le rapport qui s'ensuivit indiquait que les problèmes de ponctualité de VIA Rail étaient imputables à un équipement désuet et peu fiable ainsi qu'à des ententes d'exploitation insatisfaisantes conclues avec CN et CP Rail. D'après le rapport, VIA pourrait résoudre elle-même ses problèmes d'équipement; en ce qui concerne ses problèmes d'exploitation, elle pourrait négocier de nouvelles ententes ou modifier les anciennes avec les deux importantes compagnies ferroviaires. La seconde enquête menée en vertu de l'article 81 de la LNT faisait suite à une demande du ministre des Transports; elle comportait une étude des politiques sur les systèmes sud-américains de réservation des cargaisons et d'autres politiques visant à promouvoir la flotte nationale en Amérique du Sud et de leur incidence sur les échanges commerciaux entre le Canada et l'Amérique du Sud. L'enquête a été effectuée conjointement par la Direction de la recherche et le Comité des transports par eau de la CCT. Un rapport préliminaire a été soumis au ministre au mois de juin, comme prévu, et l'ébauche du rapport final est terminée.

L'enquête en vertu de l'article 22 de la LNT sur les besoins du Yukon en matière de transport, entreprise à la demande du gouvernement du Yukon, est terminée et le rapport final a été publié.

Parmi les autres activités de la Direction au cours de l'année, mentionnons sa participation active à différents comités interministériels, la rédaction de normes techniques sur les pipelines de solides de concert avec l'Association canadienne de normalisation et le maintien de son appui à l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1984, la Direction de la recherche a produit et distribué six publications dans la série Cahiers de recherche et a publié les éditions printemps et automne 1983 de la Série de séminaires de recherche (voir l'appendice XXVII). La Direction a aussi produit en tout 20 documents de travail au cours de l'année et a poursuivi la publication mensuelle de *Transport, Bulletin statistique*, qui compte plusieurs centaines d'abonnés au pays. De plus, la Direction est en train de rédiger un nouveau rapport trimestriel intitulé *Suivi du transport aérien*, qui sera également publié. Cette publication montrera les différents changements qui s'opèrent dans l'industrie du transport aérien intérieur depuis la promulgation de règlements favorisant une plus grande concurrence sur le marché des transports aériens dans le sud du Canada.

Transport aérien

La Direction de la recherche a activement participé à deux importantes audiences du Comité des transports aériens (CTA) tenues au cours de l'année. Relativement à l'audience publique sur les vols d'affrètement et les tarifs aériens, les membres du personnel de la Direction de la recherche ont rédigé le rapport intitulé *Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années*. Elle a réalisé

Du Comité des transports par eau, deux requêtes relatives à des permis d'exploitation.

Trente-quatre requêtes ont été reportées de l'année précédente, ce qui porte à 111 le nombre de requêtes traitées en 1984.

Sept requêtes n'ont pas été présentées de bonne foi; les requérants ont soit retiré leur demande, soit renoncé à la poursuivre. Cinq requêtes sont restées en suspens étant donné que de plus hautes instances ont été saisies de la question: une des requêtes est entre les mains du ministre des Transports et les quatre autres sont examinées par la Cour fédérale.

Le Comité de révision a examiné et réglé 77 requêtes. De ce nombre, 31 ont été jugées recevables: ces ordonnances et décisions ont été, dans une proportion de 7 contre 3, renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Les 46 autres ont été rejetées. Vingt-deux requêtes ont été reportées.

Au cours de 1984, le ministre des Transports a rendu 19 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 19 appels, huit ont été admis, huit rejetés et un admis en partie seulement. Deux cas ont été transmis à la Commission pour qu'elle procède à une révision, qui a donné lieu à une modification des décisions originales.

Un troisième appel que le ministre a transmis à la Commission et qui avait été reporté de l'année 1983 a aussi donné lieu à une modification de la décision originale.

COMITÉ DE RÉVISION

J.D. Thompson, c. r.[1] / J.T. Gray, c. r., président[2]
M.D. Armstrong[3]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, c. r.[4]

[1] Nomination le 29 juin 1984.
[2] Fin de mandat le 31 mai 1984.
[3] Réaffectation le 17 décembre 1984.
[4] Nomination le 10 décembre 1984.

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le Comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la signification de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission peut faire appel à la Cour fédérale du Canada, au gouverneur en conseil et, dans certains cas, au ministre des Transports.

Activités

En 1984, le Comité de révision a été saisi de 77 requêtes dont 97 pour cent concernaient les transports aérien et ferroviaire, dans la proportion de 6 contre 4 respectivement. Ces requêtes touchaient les domaines suivants:

Du Comité des transports aériens, 45 requêtes reliées principalement à la délivrance de permis, soit 42, et 3 sur les tarifs.

Du Comité des transports par chemin de fer, 30 requêtes: la délivrance de permis a fait l'objet de 12 requêtes et la sécurité, de 11. Sept requêtes concernaient les tarifs.

dans du méthanol ou de l'eau, des quantités nouvellement prévues de charbon thermique, depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, à destination de marchés d'outre-mer. Ces projets de pipelines de denrées présentent actuellement les meilleures chances de concrétisation au Canada, dans un avenir rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du Comité ne se limite pas seulement aux pipelines de solides ou de mélanges solides-liquides. La Commission est aussi habilitée à réglementer les pipelines qui transportent tout liquide autre que du pétrole ou du gaz. À titre d'exemple, citons le projet de pipeline de l'Alberta Ammonia Ltd. visant à transporter de l'ammoniac anhydre de l'Alberta aux États-Unis, et qui a donné lieu à la délivrance de l'ordonnance CPTC 1974-P-1 (renseignements que doit déposer un requérant en vue d'obtenir un certificat de commodité et de nécessité publiques). On estimait que les pipelines de denrées, qui transportent soit des liquides ou des gaz, n'étaient pas les plus nombreux sous la compétence du CTPD, mais, à la lumière de récentes innovations pétrochimiques, ils pourraient le devenir.

Activités actuelles du CTPD

Au cours de l'année, le Comité s'est occupé d'un bon nombre de demandes de renseignements présentées par l'industrie ainsi que par des ministères et des organismes fédéraux et provinciaux, concernant l'étendue de sa compétence et sa façon d'aborder la réglementation.

L'élaboration et la mise au point d'un manuel ont peu progressé au cours de 1984 du fait des autres priorités plus importantes auxquelles les experts ont dû faire face. Les chapitres concernant le mandat juridique du CTPD et celui de son personnel, les descriptions techniques et les critères d'agrément sont cependant déjà rédigés sous forme d'avant-projet. On en est à établir les normes techniques de concert avec l'Association canadienne de normalisation, qui devraient être terminées en 1986. Ce manuel servira vraisemblablement de base à d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration delignes directrices circonstanciées sur la réglementation et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants.

En 1985, le CTPD ne s'attend à être saisi d'aucune demande relative à des pipelines de denrées de courtes ou de longues distances.

ble, par lots. Les liquides et les gaz peuvent également être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits posent en général des problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes. Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement réalisables.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires. Cependant, tout indique que les pipelines de denrées sur de longues distances seront appelés à jouer un rôle important au Canada. Les prévisions établies à l'égard des 10 à 15 années à venir laissent entrevoir une évolution considérable.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis les années cinquante, l'industrie et les gouvernements étudient en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple, plus de 80 kilomètres).

Au cours des années soixante et au début des années soixante-dix, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon,du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années soixante-dix, elles ont porté sur la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre 5 et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides de longues distances y ont fait ressortir les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides de longues distances se sont révélés de plus en plus économiques, comparativement au chemin de fer. En effet, les pipelines semblent livrer une forte concurrence aux modes de transport traditionnels des vracs et, du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de denrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transborder ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à divers endroits au pays. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipelines de denrées à transporter, en suspension

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
R.J. Orange[1]
B.R. Wolfe

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.

LES PIPELINES qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent «pipelines de denrées». Le Comité des transports par pipeline de denrées (CTPD) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Depuis sa création, le CTPD exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment: a) les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le CTPD élabore des normes, des modalités, des règles et des règlements, aux termes des dispositions de la LNT, pour faciliter l'exécution de ses fonctions.

Le CTPD a été saisi de la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques en 1982 et l'a instruite. Cette demande concernait huit conduits de traitement et un conduit de vapeur surchauffée à haute pression appartenant à Fraser Inc. d'Edmundston (N.-B.). Suite à une audience publique, le CTPD a agréé la demande.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de «pétrole» ou de «gaz» uniquement (comme l'entend la *Loi sur l'Office national de l'énergie*). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands complexes de plus d'un milliard de dollars qui transportent des millions de tonnes de produits.

Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Ces types de gaz ou de liquides exigent un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensem-

documents de transport. La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président
M.D. Armstrong[1]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Anne-Marie Trahan, c. r.[2]

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[2] Nomination le 10 décembre 1984.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des

de marchandises à expédier ou sur le type d'organisation de la requérante. Dans le second cas, le CTVM n'était pas convaincu que le contrôle effectif de la compagnie de camionnage était indépendant du producteur ou de l'expéditeur des marchandises transportées, comme l'exigent les Règlements.

Deux compagnies auxquelles une subvention a été refusée pour ces motifs ont interjeté appel de la décision du CTVM auprès de la Cour fédérale.

Jugements

Dans ses deux jugements rendus le 27 avril et le 26 septembre 1984, la Cour fédérale a statué qu'il suffisait de prouver que le contrôle effectif des compagnies de camionnage était indépendant du producteur ou de l'expéditeur des marchandises transportées pour que les compagnies soient admissibles à des subventions. Dans ces deux cas, comme dans ceux laissés en suspens en attendant les jugements précités, des subventions ont été versées aux requérants admissibles.

Étant donné l'importance de la décision du Comité sur l'affaire Morneau et des deux jugements de la Cour fédérale, qui seraient susceptibles d'inciter les camionneurs de la Région atlantique à soumettre de nouvelles demandes de subventions, le président de la Commission a envoyé deux lettres au ministre des Transports pour lui donner un aperçu général des conséquences éventuelles des décisions et proposer des modifications aux Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Transporteurs de bétail

En ce qui a trait aux camionneurs des «territoires choisis», le CTVM a décidé, en novembre 1984, de poursuivre le versement de subventions considérables à un certain nombre de camionneurs du Québec autorisés à transporter du bétail.

Cependant, aucune subvention n'a été versée aux camionneurs autorisés qui ne pouvaient pas obtenir de permis pour ce type de transport. Ces permis étaient auparavant délivrés par la province et constituaient une exigence préalable à l'obtention d'une subvention de la CCT. Les versements ont repris lorsque la Commission des transports du Québec a décidé que dorénavant, aucun permis ne serait requis pour certains mouvements de bestiaux au Québec.

Nouvelle réglementation de l'industrie du camionnage

Depuis mai 1984, le directeur exécutif du CTVM représente la Commission au sein d'un comité interministériel fédéral chargé de la réforme de la réglementation du camionnage extraprovincial. Le groupe de travail se sert également d'études analogues aux siennes menées par les provinces, dans le but de simplifier la réglementation économique du camionnage au Canada.

d'une subvention pour le transport de marchandises dans la Région atlantique.

Il est difficile d'évaluer quelles économies d'argent et de temps ont été réalisées par l'industrie du camionnage et ses clients en raison de la politique du CTVM, mais on peut en avoir une bonne indication si l'on considère que le CTVM a pu réduire en permanence son budget d'exploitation d'environ 32 pour cent.

Roadcruiser

En novembre 1984, le service d'autocars Roadcruiser de CN a déposé un nouveau tarif passagers local (4-11) qui est entré en vigueur le 1er janvier 1985 et qui a amené une hausse de 0,50 $ de tous les tarifs inférieurs à 6,50 $ et une augmentation moyenne de 8 pour cent de tous les autres tarifs.

Le nouveau tarif 4-11 procurera à Roadcruiser des recettes supplémentaires de 340 000 $ en 1985, mais en raison de l'augmentation des frais d'exploitation évaluée à 370 000 $, la compagnie prévoit un déficit de 250 000 $ pour 1985.

Roadcruiser a déclaré à la CCT, à la fin de 1984, qu'elle prévoyait de déposer une autre augmentation tarifaire pour juillet 1985, qui lui permettrait d'atteindre le seuil de rentabilité avant la fin de l'année. Le Comité s'occupera de l'affaire lorsque le tarif aura été déposé.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 43,1 millions de dollars en 1983, comparativement à 39,1 millions de dollars en 1982 (voir l'appendice XXVI).

En août 1983, une décision du Comité de révision de la Commission a rescindé une décision antérieure du Comité des transports par véhicule à moteur qui avait trait à certaines demandes de subventions, en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, par rapport aux mouvements de tourbe qui aboutissent finalement aux États-Unis.

Le CTVM avait décidé que puisque le requérant, CN en l'occurrence, transportait de la tourbe jusqu'à certains points de la frontière canadienne, en vue de son exportation aux États-Unis, ces expéditions contrevenaient aux règlements prescrivant, entre autres, qu'une expédition (pour laquelle des subventions sont accordées) «ne comprend pas le transport de marchandises [...] exportées du Canada [...]».

Le CTVM avait donc ordonné que les réductions de tarif accordées à ce type de trafic soient discontinuées; il avait également ordonné aux requérants de rembourser les sommes déjà reçues à titre de subventions pour le transport en question.

En résumé, la décision du Comité de révision s'appuie sur le fait que si la plupart de ces expéditions de tourbe finissent par aboutir aux États-Unis, il est impossible de préciser quel est le pourcentage exact de marchandises qui seront exportées une année donnée. Si le but avait été d'accorder des subventions en fonction des statistiques d'exportation par producteur, par année, des règlements tout à fait différents de ceux qui existent auraient été rédigés. En conséquence, le Comité de révision a conclu qu'il était justifié de verser ces subventions.

Par suite de cette décision, le CTVM a reçu un certain nombre de nouvelles requêtes en obtention de subventions, dont celle de Transport Morneau Inc. qui a fait l'objet d'un précédent lors d'une audience tenue à Rivière-du-Loup le 10 janvier 1984.

Dans sa décision, le CTVM soutenait que les mouvements de marchandises effectués par Transport Morneau Inc. en provenance du territoire choisi, à destination d'autres points au Canada, étaient admissibles à des subventions, et qu'il en allait de même des mouvements effectués par tout camionneur autorisé dans des circonstances essentiellement analogues à celles de Transport Morneau Inc.

Par le passé, le CTVM a rejeté plusieurs demandes de camionneurs de la Région atlantique en vue d'obtenir des subventions pour le transport de marchandises en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Ces rejets étaient fondés sur l'inadmissibilité des transports

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J.Gérald Drainville, président

J.L. Bourret
D.H. Jones, c. r.[1]
Mike Landers[2]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]
R.J. Orange[1]
J.D. Thompson, c. r.[4]
J.F. Walter[1]
B.R. Wolfe

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[2] Nomination le 16 juillet 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la *Loi sur le dimanche* par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du Comité depuis août 1976.

De plus, le CTVM administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche* permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé, le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

En 1984, le Comité a accordé 55 autorisations permanentes et 208 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privés en vertu de la *Loi sur le dimanche*. En 1983, il avait accordé 25 autorisations permanentes et 187 temporaires.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1984, le Comité a reçu 40 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 36 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les quatre autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1983, le CTVM avait reçu 44 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

Audiences

Le nombre d'audiences publiques tenues par le Comité a connu une baisse sensible à cause de l'adoption d'une nouvelle politique en vertu de laquelle la plupart des demandes d'autorisations permanentes de transporter des marchandises le dimanche sont maintenant décidées par audience sur le vu des arguments fournis par écrit.

En effet, le CTVM n'a tenu qu'une seule audience publique en 1984, qui visait l'obtention

En 1984, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la CNUCED: les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime.

En ce qui concerne le premier point, une conférence diplomatique de l'Organisation des Nations Unies a eu lieu en 1984 en vue de l'adoption d'un accord international sur les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transport maritime. Au cours de ces sessions, les pays en voie de développement ont poursuivi leurs efforts pour obtenir la cessation progressive éventuelle de la libre immatriculation (pavillon de complaisance) en enchâssant dans un accord international le principe du lien économique «véritable» entre le navire et son pavillon. Les participants n'en étant cependant pas arrivés à une entente, une deuxième session aura lieu en 1985.

En ce qui concerne la fraude maritime, le nombre croissant d'infractions commerciales commises dans le domaine des mouvements internationaux de marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de la fraude maritime. Ce groupe s'est réuni en 1984 afin d'envisager des solutions au problème de la fraude maritime sous toutes ses formes, y compris la piraterie. Une seconde réunion aura lieu en 1985.

Enquêtes et analyse économiques

Par suite des rapports produits par la Commission en 1983, le ministre a demandé à la Commission, au début de 1984, de faire rapport, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, des conditions du commerce maritime entre le Canada et les pays de l'Amérique du Sud. Deux cadres supérieurs de la Commission ont été chargés de mener une enquête aux termes de la Loi. Jusqu'à maintenant, ils ont soumis au ministre un rapport préliminaire faisant état de la situation générale et de données concrètes et ils prévoient de produire le rapport final d'ici le milieu de 1985. Dans ce dernier, ils étudieront avec plus de détails le contrôle exercé par chaque pays étranger, leur réglementation économique et leurs répercussions sur les échanges commerciaux canadiens et les intérêts des transporteurs.

En réponse à une plainte de la Dominion Marine Association au sujet d'une révision des tarifs portuaires à Port-Cartier (Qc), le Comité a examiné l'affaire aux termes de l'article 22 de la *Loi nationale sur les transports*. Un rapport destiné au ministre des Transports a été publié en novembre 1984.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. L'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes a beaucoup avancé. Ce programme de modernisation et de révision porte également sur les données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le CTE a amorcé des discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

70 compagnies qui assurent 234 services dans des ports nord-américains; 45 de ces compagnies offrent 147 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main trois contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 12 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de modifications tarifaires dans la *Gazette du Canada*, conformément à la *Loi sur le pilotage*:

l'Administration de pilotage de l'Atlantique l'a fait pour la zone de pilotage atlantique le 4 août 1984;

l'Administration de pilotage des Grands Lacs l'a fait le 19 janvier 1984;

l'Administration de pilotage des Laurentides l'a fait le 11 août 1984; et

l'Administration de pilotage du Pacifique l'a fait pour la région côtière et celle de la rivière Fraser le 26 mars 1984.

Les projets de tarif publiés par les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Grands Lacs et du Pacifique n'ont provoqué aucune objection car ils respectaient les lignes directrices du gouvernement fédéral.

Règlement sur les tarifs de pilotage

Le 11 août 1984, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un projet de tarif qui devait entrer en vigueur le 11 novembre 1984. L'augmentation tarifaire proposée était d'environ 4 pour cent supérieure au tarif en vigueur.

Le 10 septembre 1984, la Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent a déposé un avis d'objection et, le même jour, des interventions ont été présentées par la Dominion Marine Association et la Fédération des armateurs du Canada, qui ne s'opposaient pas au tarif proposé mais demandaient la permission d'intervenir si jamais une objection était déposée.

Le 20 octobre 1984, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un avis dans la *Gazette du Canada* dans lequel elle annulait et retirait le tarif de pilotage publié le 11 août 1984.

Par suite de cet avis, la Corporation des Pilotes du Bas-St-Laurent a envoyé un télex au Comité pour l'informer qu'à son avis, le fait que l'Administration des Laurentides avait retiré le tarif proposé ne signifiait pas que l'affaire ne relevait plus de la compétence de la CCT; à la demande du CTE, la Corporation a déposé les raisons à l'appui de son affirmation le 5 décembre 1984.

Les autres parties intéressées devaient déposer leurs commentaires avant le 10 janvier 1985.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Une part importante de ce travail a trait à la formulation d'une politique maritime générale régissant les relations entre pays membres de l'OCDE, y compris ceux qui sont les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de navires pour les exportations et les importations du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement, certains accords négociés, connus sous le nom de Phase III et Phase IV du Programme de l'OCDE, serviront de lignes directrices pour l'harmonisation des politiques maritimes nationales des pays membres de l'OCDE. La Commission poursuit son analyse permanente des négociations de la Phase IV afin de déterminer si l'acceptation de ces obligations apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

La Commission a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, à la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, aux activités du Comité sur le transport maritime, tribunal chargé des négociations multilatérales sur des questions de transport maritime. La Commission a également participé au groupe de travail sur la législation du transport maritime international chargé de l'élaboration de clauses internationales normalisées d'assurance maritime. Pour établir la position canadienne sur cette question, la Commission a consulté des assureurs maritimes, des courtiers et des consommateurs.

Acquisitions

En 1984, le Comité a fermé le dossier des deux projets d'acquisition suivants, pour lesquels aucune objection n'avait été reçue:

l'acquisition par CSL Group Inc. de Montréal, de Harvey Container Ship Limited, de 25 pour cent de la totalité des actions ordinaires en circulation d'Atlantic Searoute Limited de Halifax (N.-É.); et

l'acquisition par Transport Navimex Canada Inc. de Québec d'au plus 96 pour cent des actions de Boréal Navigation Inc. de Québec.

Par suite d'une longue enquête et d'une audience tenue à Dartmouth (N.-É.) et à Hull (Qc) en 1983, le CTE a rendu, le 10 février 1984, la décision WTC 3-84 qui portait sur divers projets d'opérations concernant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Eurocanadian Shipholdings Limited, Task Terminal Ltd. et Cast Containers Limited. Au cours de l'enquête, une bonne partie des projets d'acquisitions s'est trouvée dépassée par les événements et n'était plus pertinente au moment où la décision a été prise. Le CTE en a conclu que l'opération qui restait visant Task Terminal Ltd. ne devait pas être refusée.

Par suite d'une enquête, le CTE a rendu, le 20 mars 1984, la décision WTC 7-84 qui portait sur les questions suivantes:

l'acquisition par Cast North America Inc. (1983) de l'actif de Cast North America Ltd.;

l'acquisition par Cast (1983) Ltd. des actions de CNA 83 et de Sofati Container Line Ltd.; et

l'acquisition par Roylease Limited de l'actif de Task Terminal Ltd.

Dans sa décision, le CTE déclarait que les opérations n'étaient pas assujetties aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.

Canadien Pacifique Limitée a donné avis, le 30 novembre 1983, d'un projet d'acquisition indirecte d'intérêts, sous forme d'actions,de Canada Line Limited, une compagnie des Bermudes qui assure un service de transport maritime par conteneurs entre le port de Montréal et les ports du nord de l'Europe. La Compagnie Maritime Belge de la Belgique participe également à cette opération. Diverses objections et une intervention ayant été déposées, le CTE a mené une enquête sur l'affaire et il rendra sa décision au début de 1985.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 140 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 108 autorisations temporaires ont été accordées, 14 rejetées et 15 annulées. Quarante-cinq requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice XXIV).

***Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979**

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et devait expirer le 1er mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation pour une période d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1985. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la loi actuelle et d'élaborer des propositions afférentes à un nouveau projet de loi. Ce dernier a été déposé en première lecture le 27 mars 1984 et renvoyé au Comité sénatorial des banques et du commerce le 17 avril suivant sous le nom de projet de loi S.12. Le Comité sénatorial a tenu des audiences en juin et un certain nombre de parties interéssées y ont présenté des mémoires. Cependant, la dissolution du Parlement en juillet a fait disparaître le projet de loi S.12 du feuilleton de la Chambre.

Au cours de l'année, le personnel du CTE a visité les bureaux de nombreuses compagnies d'expédition pour s'assurer que les tarifs de conférenceétaient disponibles pour consultation publique, comme le prévoit la Loi.

Au 31 décembre 1984, la Commission avait en main les documents de 44 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 44 conférences représentent

projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de six commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1984, il a tenu deux audiences publiques et rendu 19 décisions.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions:

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1984, le Comité a accordé à 11 transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique (voir l'appendice XXV).

Lorsque la Société des transports du Nord Limitée a abandonné son service maritime sur le lac Athabasca en 1983, le CTE a décidé de tenir une audience publique à Fort McMurray (Alb.), à partir du 10 janvier 1984, en vue d'étudier quatre requêtes en autorisation d'exploiter des services de transport dans la région de l'Athabasca au cours de la saison de navigation 1984. Dans une décision rendue le 12 janvier 1984, le CTE délivrait des permis à trois des requérants, soit A. Frame Contracting Ltd., Pine Creek Construction Ltd. et Norsask Marine Ltd. Par ailleurs, le CTE a tenu des audiences publiques les 3, 4 et 5 décembre 1984 à Stony Rapids (Sask.), à Fort Chipewyan et à Fort McMurray (Alb.) pour étudier, d'une part, la nécessité de continuer à réglementer le transport par eau dans cette région et, d'autre part, les résultats de la saison 1984 pour déterminer les améliorations à apporter en 1985. Le rapport de ces audiences sera publié au début de 1985.

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à un transporteur, en l'occurrence Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Anne-Marie Trahan, c. r.[1] / Paul Langlois[2], président

M.D. Armstrong[3]	Mike Landers[3]	
D.H. Chapman[4]	J.M. McDonough	J.F. Walter[4]
D.H. Jones, c. r.	L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]	B.R. Wolfe

[1] Nomination le 10 décembre 1984.
[2] Nomination à la présidence du CTA le 10 décembre 1984. Nomination au CTE rescindée le 10 décembre 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Réaffectation le 21 décembre 1984.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ces dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice XXIII).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé, qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications

Décisions importantes

Décision n°	Date	Objet	Disposition
8570	31 déc. 1984	Quebecair - Adjonction du point Ottawa aux permis ATC 453/49(S) et ATC 2250/73(NS)	Approuvée sous réserve de modification
		Québec Aviation - Adjonction du point Ottawa au permis ATC 3297/81(NS)	Approuvée sous réserve de modification
8512	28 nov. 1984	Nordair - Changement de contrôle d'Air Canada à Innocan	N'a pas été rejetée
8477	16 nov. 1984	Regroupement des permis ATC 1788/68(S) et ATC 3205/81(S) de PWA et adjonction du point Thunder Bay	Approuvée
8292	23 août 1984	Eastern Provincial Airways - Changement de contrôle à CP Air	N'a pas été rejetée
8168	11 juill. 1984	Soundair - Service aérien commercial international entre points déterminés de la classe 9-3, Toronto-Dayton	Approuvée sous réserve de modifications
8158	6 juill. 1984	Comair - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Cincinnati-Toronto et Dayton-Toronto	Approuvée
7968	6 avril 1984	Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international à horaire fixe de la classe 8, desservant Albany, Burlington, Montréal	Approuvée
7940	27 mars 1984	Air Ontario et Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Toronto-Hartford/Springfield	Approuvée
7901	29 févr. 1984	First Air et Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Ottawa-Boston	Approuvée

relatives au recrutement des autochtones et plus particulièrement à l'utilisation de leur langue, aux subventions, aux frais gouvernementaux, au prix du transport aérien, aux lignes de démarcation, au rôle de la concurrence, aux restrictions incluses dans les permis, à la protection et aux procédures.

Les documents suivants ont été publiés en 1984: *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1982*, *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1983*,*Transporteurs canadiens de niveau I: Analyse de l'industrie,1982* et *Transporteurs canadiens de niveau I: Analyse de l'industrie, 1983*. Ces rapports fournissent des données annuelles sur les secteurs pertinents de l'industrie.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de 1983 de Quebecair et de Eastern Provincial Airways. Le Comité a versé des subventions à Quebecair pour ses services en bas de la Rive Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'est du Canada.

Subventions accordées au service aérien local

Au nom de Transports Canada, le Comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à Perimeter Airlines (Inland) Ltd. pour assurer des services sur les routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon et à Québec Aviation pour assurer des services sur la route Gatineau-Québec-St-Léonard-Fredericton.

Surveillance

En 1984, la Direction de la surveillance a fait enquête sur 367 causes, dont 189 ont été renvoyées à la Gendarmerie Royale du Canada pour que celle-ci mène une enquête circonstanciée en vue de poursuites éventuelles. Les peines infligées par la Cour vont du simple rejet à des amendes de 19 500 $.

Le personnel de la Direction a poursuivi ses activités dans le domaine de la formation avec ses homologues de la Canadian Air Transport Administration et a donné quatre conférences à la Gendarmerie Royale, au Canada, sur les procédures d'enquête, aux termes de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents.

Audiences publiques

En 1984, le Comité a tenu sept audiences publiques pendant environ 65 jours.

La plupart de ces audiences ont été décidées par le CTA, soit de son propre chef ou sur les instances du ministre des Transports d'alors, dans le but de déterminer si la prestation de services et l'élaboration de tarifs pouvaient faire plus de place à la concurrence. Après la tenue, en novembre 1983, d'une conférence préalable à l'audience, le CTA a tenu des séances entre février et avril 1984 à divers endroits depuis les provinces de l'Atlantique jusqu'au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Afin d'accorder la même attention aux besoins particuliers des régions éloignées et du Nord, le CTA a également tenu une audience en juin et en juillet dans diverses localités du Labrador, de l'est et du nord du Québec, du nord de l'Ontario et du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

Décisions et ordonnances

Pendant l'année civile 1984, le Comité a délivré environ 770 décisions et 873 ordonnances. Le tableau de la page suivante montre les plus importantes des décisions rendues.

et l'interdiction d'acheminer du trafic fortuit; et l'autorisation accordée aux transporteurs à taux unitaires de déposer des tarifs applicables aux expéditions de messageries, sur préavis d'au moins un jour;

L'introduction du concept de contrat de location-acquisition; une définition plus précise des modalités de la location sans équipage; et l'exemption du loueur d'un aéronef sans équipage ou par contrat de location-acquisition, de l'obligation de détenir un permis en vue d'assurer un service aérien commercial et de toutes les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens;

L'autorisation accordée aux vendeurs d'aéronefs de faire un certain nombre de démonstrations de leur aéronef à des acheteurs éventuels et de pouvoir récupérer certains coûts d'exploitation directe auprès des clients, sans qu'il ne leur soit nécessaire de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial;

L'explication selon laquelle un service d'affrètement de la classe 4 doit être assuré entre des points situés au Canada ou à partir d'un point situé au Canada et un point qui ne fait pas partie du territoire d'un autre pays; et l'autorisation d'exploiter des services de la classe 7 (spécialisés) au moyen d'un aéronef que le transporteur est autorisé à utiliser dans le cadre de son permis de la classe 4;

La définition du terme «dans une situation d'urgence»; l'exemption des propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service aérien commercial dans une situation d'urgence; et, pour ces exploitants, une exemption additionnelle de l'obligation de détenir un certificat d'exploitation;

La redéfinition de «affrètement à terme» et l'ajout des définitions «affrètement à court terme» et «affrètement à long terme» relativement aux activités assurées au moyen d'aéronefs à voilure tournante, grâce auxquelles les taux peuvent être négociés pour les affrètements à terme ou à long terme, selon la durée de l'utilisation de l'aéronef;

L'insertion, dans le Règlement sur les transporteurs aériens, des conditions et exigences relatives à la propriété, aux capitaux propres et au financement que le Comité a eu pour politique d'imposer pendant un certain nombre d'années aux transporteurs autorisés éventuels;

L'adjonction des conditions et exigences applicables aux transporteurs aériens en faillite ou mis sous séquestre qui permettraient, entre autres, un changement de contrôle provisoire en faveur d'un syndic de faillite ou d'un séquestre; et l'inclusion de dispositions exigeant que des informations détaillées et circonstancielles sur ces transporteurs soient fournies au Comité; et

L'explication de la disposition aux termes de laquelle les transporteurs de la classe 4 sont dispensés de l'obligation de déposer un tarif pour les services de la classe 7 qu'ils sont autorisés à assurer.

Rapports et études

En avril, le Comité a publié son *Rapport du panel de l'audience: Réglementation des services aériens de courrier*. Le rapport traitait des questions relatives aux services aériens de messageries assurés par les affréteurs et au contrôle tarifaire des taux applicables aux effets de courrier. Il contenait des recommandations visant à assouplir la réglementation des services de messageries, de façon à améliorer l'accès des affréteurs à ce type de trafic et à réduire le délai imposé aux transporteurs assurant des services à taux unitaires qui veulent modifier leurs tarifs pour l'acheminement de ce trafic.

Environ un mois après la fin de l'audience sur les questions d'affrètement intérieur et de tarifs aériens, le Panel a publié un rapport provisoire en mai 1984. Ce rapport contenait un certain nombre de recommandations concernant la structure de l'industrie du transport aérien canadien, l'interprétation du critère de la commodité et des besoins du public, la tarification, les affrètements intérieurs, les personnes handicapées, les systèmes de réservation informatisés, les modalités du CTA ainsi qu'un plan de mise en oeuvre de ces recommandations.

À la demande du ministre des Transports, le CTA a examiné ses procédures de délivrance de permis et, en août, a publié un rapport sur les changements qui permettront d'accélérer et de simplifier la procédure concernant les requêtes en obtention de permis déposées auprès du CTA et sur des questions connexes.

La série d'audiences qui a eu lieu en juin et en juillet dans 19 collectivités, du Labrador au Yukon, a eu pour résultat la publication d'un rapport sommaire en novembre, intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* Ce rapport énonçait plusieurs recommandations

L'autorisation pour les transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affréter des aéronefs d'autres transporteurs en vue de desservir les points qui figurent à leurs permis et ce, à un taux unitaire de trafic, lorsqu'ils ont besoin d'un aéronef supplémentaire pour répondre à la demande très élevée ou à cause de problèmes d'entretien;

Une prolongation jusqu'au 31 décembre 1987 de la date d'expiration de certaines dispenses relatives aux services aériens commerciaux assurés au moyen d'aéronefs à voilure tournante; et l'exclusion des héliporteurs de l'application de l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens jusqu'au 31 décembre 1987, en ce qui concerne les affrètements sous contrat pour des périodes de 30 jours ou plus;

L'exemption des exploitants d'aéronefs ultra-légers de l'exigence de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial pour la location d'un aéronef sans équipage ou l'utilisation d'un tel appareil dans le cadre de l'entraînement au vol; et une dispense accordée aux exploitants d'aéronefs ultra-légers de l'obligation de souscrire une assurance responsabilité conformément au Règlement sur les transporteurs aériens, à condition qu'ils affichent des avis publics annonçant qu'ils n'ont pas souscrit cette assurance; et

Des modifications comprenant les versions françaises de l'article 17 et de certaines dispositions des VARA et des VARA intérieurs; les définitions de «inspection, reconnaissance et publicité aériennes», «service aérien commercial», «paiement ou toute autre rémunération» et «mille»; et l'explication des paragraphes 112(4), 112(10) et 143(2).

Modifications à l'étude au 31 décembre 1984

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants:

L'exemption de la majorité des transporteurs aériens qui effectuent un changement de contrôle, un regroupement, un fusionnement, une location ou un transfert de l'obligation de donner un avis public ou d'un autre type et l'exemption dont bénéficient les transactions correspondantes des exigences de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* si le Comité juge que ces transactions ne restreignent pas indûment la concurrence ni ne sont préjuciables à l'intérêt du public;

L'adjonction de la définition «Sud du Canada»; l'exemption accordée à ceux qui déposent une requête en autorisation d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; l'obligation pour un requérant d'être admissible, de prouver que le service proposé sera rentable et que sa situation financière lui permet d'assurer le service; et l'octroi d'une dispense de l'application du Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) pour les services de la classe 4 assurés entièrement dans le sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe;

L'exemption d'un requérant, qui veut supprimer ou modifier un groupe, un type ou le mode de propulsion d'un aéronef pour des services des classes 1, 2 ou 3 assurés entre des paires de villes dans le sud du Canada, de l'obligationde répondre au critère de la commodité et des besoins du public; et l'obligation imposée à ce requérant de prouver que sa situation financière lui permet d'exploiter un service de la classe 1, 2 ou 3 au moyen d'un aéronef d'un groupe autre que celui prévu à son permis;

La modification des dispositions actuelles régissant des requêtes en autorisation d'exploiter des vols d'affrètement pour voyagetout compris et des vols d'affrètement à but commun, et l'application de ces dispositions aux VARA pour que le Comité examine, à sa discrétion, l'effet des activités proposées sur l'intérêt public; l'annulation des dispositions des VARA précisant les conditions des frais de changement de réservation; l'élimination des dispositions afférentes à la retenue du dépôt reçu des passagers; et la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA entre le Canada et les États-Unis;

La réduction des formalités administratives liées à l'exploitation de vols d'affrètement;

L'adjonction des définitions de «service de courrier» et «transport de porte à porte»; l'autorisation des affrètements partagés pour les services aériens de messageries intérieurs, à condition que tous les affréteurs soient des compagnies; la suppression de la restriction imposée aux services de messageries aériennes intérieurs et internationaux sur les types de marchandises qui peuvent être transportées, l'annulation de toute mention des articles qu'il est interdit de transporter en vertu de lois ou de règlements qui ne sont pas du ressort du Comité

le comité de l'OACI s'occupant du transport aérien et de questions économiques.

Les représentants du CTA ont participé à la 25e session (extraordinaire) de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal, du 24 avril au 10 mai 1984. Cette réunion a abouti à l'adoption d'une modification de l'article 3 de la convention de Chicago, réaffirmant le principe de la non-utilisation d'armes contre un avion de ligne en vol et établissant certains critères de base pour l'interception d'un aéronef civil.

Un représentant du CTA a également assisté, en qualité d'observateur, à la 8e réunion du Panel d'experts de l'OACI sur les modalités d'établissement des tarifs et des taux internationaux (Montréal, du 9 au 19 octobre 1984). Le Panel a étudié un certain nombre de problèmes techniques relatifs aux tarifs en vue de formuler des propositions aux organismes et pays membres de l'OACI.

Autres réunions internationales

Un membre du personnel du CTA a participé à une réunion d'experts sur la Déclaration de Bonn de 1978 relative au détournement d'aéronefs (Londres, les 12 et 13 avril 1984). La réunion a porté, notamment, sur l'application de mesures de surveillance obligatoires, prévues dans la déclaration.

Un représentant du CTA a également participé, en qualité d'observateur, à la 8e réunion sur l'établissement des tarifs de transport dans l'Atlantique Nord tenue par la Commission européenne de l'aviation civile et les États-Unis (Paris, du 5 au 9 mars 1984). La réunion a permis de clarifier un certain nombre de questions importantes pour le maintien du système d'établissement des tarifs transatlantiques de 1982.

La Direction a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'OACI (Annexe 9 à la Convention de Chicago) ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et cadres supérieurs du CTA ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs canadiens et étrangers et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie.

Tarifs et taux

Le programme «6, 5 et 4» du gouvernement fédéral a obligé le Comité à contrôler les augmentations de tarifs, de taux et de fret imposées par les transporteurs aériens jusqu'en décembre1984.

En 1984, des modifications d'importance ont été apportées aux procédures de dépôt de tarifs intérieurs par les transporteurs assurant des services à horaire fixe. En vertu des avis publiés en mai et révisés en septembre, le CTA a établi des zones de flexibilité dans le cadre desquelles les tarifs pourraient être réduits et déposés sur préavis d'un jour franc. De plus, les tarifs ne faisant pas partie des zones de flexibilité pourraient être déposés sur préavis de 14 jours, au lieu de 30 ou 45 jours.

L'assouplissement de la réglementation s'est poursuivi par l'acceptation de tarifs de promotion (par exemple, les programmes pour voyageurs assidus) et la suppression des restrictions sur l'inclusion de services de correspondance dans les tarifs des services à horaire fixe offerts pour concurrencer ceux des services d'affrètement.

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

Un certain nombre de modifications ont été apportées en 1984 au Règlement sur les transporteurs aériens. Elles portent sur les points suivants:

L'annulation des dispositions relatives aux vols d'affrètement à réservation anticipée (VARA intérieurs) qui précisent les modalités et les conditions des frais de réservation tardive, de la pénalité en cas de changement de réservation et de la retenue du dépôt reçu des passagers; l'élimination de la distinction faite entre les activités inter-régionales et régionales des VARA intérieurs; l'annulation de la disposition qui accorde le droit exclusif aux transporteurs régionaux d'assurer des VARA dans leur région; la modification des dispositions régissant les requêtes en autorisation d'exploiter des VARA intérieurs en vue de permettre au Comité d'examiner l'effet des activités proposées; la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA intérieurs; et la diminution du préavis applicable aux demandes visant le regroupement de VARA intérieurs;

Direction des tarifs

La Direction des tarifs compte quatre divisions: Services à horaire fixe-Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs passagers, des tarifs marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. La Direction est chargée d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions de la CCT, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux et au public en général.

Points saillants des activités

De nouveaux accords aériens bilatéraux ont été signés, en 1984, avec Singapour, la Yougoslavie, la Grèce et la Nouvelle-Zélande. L'accord avec Singapour, signé le 12 juin 1984, contient des dispositions pour la prestation future de services aériens entre les deux pays et au-delà de leurs territoires, sur une route transatlantique via l'Europe et (ou) le Moyen-Orient et l'Asie, et sur une route transpacifique via des points intermédiaires de l'Asie du Sud-Est et (ou) du Pacifique. L'entente conclue avec la Yougoslavie le 16 novembre 1984 fixe le cadre de réglementation des services aériens réguliers sans escale, assurés par un transporteur canadien à partir du Canada jusqu'à Belgrade et (ou) Zagreb et au-delà, via des points intermédiaires, et des services assurés par une ligne aérienne yougoslave à partir de la Yougoslavie, via un point intermédiaire en Europe, jusqu'à Montréal et Toronto, et au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis. L'accord avec la Grèce, signé le 20 août 1984, autorise un transporteur aérien grec à exploiter un service direct jusqu'à Montréal et Toronto et possiblement au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis, et un transporteur canadien à exploiter, via des points intermédiaires, un service jusqu'à Athènes et au-delà de cette ville. En vertu de l'accord avec la Nouvelle-Zélande, entériné le 30 novembre 1984, le transporteur canadien désigné sera à même de commencer à exploiter un service direct à destination de la Nouvelle-Zélande (Auckland, Christchurch), à partir de novembre 1985, via Honolulu et Nadi. Les droits accordés à la Nouvelle-Zélande prévoient un service Nouvelle-Zélande - Canada (Vancouver ou Toronto) via deux points intermédiaires.

Des modifications ont été apportées en 1984 aux accords conclus avec l'Inde et les États-Unis.

Une compagnie aérienne indienne désignée est maintenant autorisée à desservir Toronto, en plus de Montréal, sur une route transatlantique via l'Asie, à l'ouest de l'Inde, et (ou) l'Europe et un point situé au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis, et à desservir Vancouver sur une route transpacifique. Un transporteur canadien est maintenant autorisé à desservir Bombay et Delhi sur une route transatlantique via l'Europe et l'Asie, à l'ouest de l'Inde, et des points au-delà de l'Inde, et un autre transporteur peut desservir Delhi ou Calcutta sur une route transpacifique.

Aux termes des notes diplomatiques échangées en mai 1984 avec les États-Unis, la route Toronto/Montréal - San Juan et au-delà de ce point était ajoutée à la liste des routes canadiennes, et la route San Juan - Toronto/Montréal à la liste des routes américaines. Deux accords ont été conclus en août 1984,le premier portant sur un cadre de réglementation révisée des services régionaux, locaux et de navette et le second, sur un programme de services aériens transfrontaliers conçu, à titre d'essai pour aider les aéroports sous-utilisés.

Des consultations portant principalement sur des questions de tarifs et d'affrètement ont eu lieu en décembre 1984 avec les services aéronautiques hollandais.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Un représentant du CTA a continué à remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'OACI qui est

spéciales et des vérifications sur place afin de déterminer la situation financière des transporteurs ainsi que la validité des demandes de subventions et d'offrir des conseils et une aide d'ordre financier à la Direction de la surveillance.

La Division de l'analyse financière conseille le CTA à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens et de la capacité financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement intérieurs et internationaux.

La Division de l'analyse de l'exploitation étudie l'exploitation et la gestion des transporteurs aériens et fait des enquêtes et des rapports sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel utilisés dans le cadre de certains services aériens commerciaux. La Division est également chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que les accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répondent aux besoins des Canadiens et rapportent le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens. La Direction conseille aussi le Comité de la politique en matière de transport international sur des questions de politique concernant le transport aérien international.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; aide à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction des permis

La Direction des permis comprend quatre divisions: Services intérieurs, Services internationaux, Analyse des permis et Permis, Section des documents.

La Division des services intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des services internationaux est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. Cette Division participe également à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays.

La Division de l'analyse des permis examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

Direction de la surveillance

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. (L'ouverture des bureaux de Toronto et de Moncton est prévue pour février 1985.)

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité et acceptés par lui. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA est autorisé à prendre certaines mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination.

Surveillance

Le Comité doit également s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé de la délivrance des permis et des tarifs effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

La politique du gouvernement fédéral relative aux transporteurs aériens régionaux permet à Quebecair et à Eastern Provincial Airways de recevoir certaines subventions. Le Comité administre ce programme de subventions en vérifiant la situation financière des transporteurs et en autorisant les subventions.

Le gouvernement approuve deux autres subventions directes qui sont versées par Transports Canada. Ces paiements sont vérifiés par le personnel du CTA, qui fait des recommandations à Transports Canada.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions: Administration, Analyse de la réglementation, Transport aérien international, Permis, Tarifs et Surveillance. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA et coordonne également les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA.

Direction de l'analyse de la réglementation

Les cinq divisions de cette Direction effectuent des analyses et conseillent le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances, de l'exploitation et de la politique.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division des vérifications surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA, ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du CTA en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cessions de contrôle, de fusions et d'amalgamations afin de faire des recommandations par rapport aux exigences financières à imposer, de manière à ce que les transporteurs canadiens qui obtiennent un permis de service aérien commercial, et ceux qui étendent leurs activités, entreprennent ces activités nouvellement autorisées sur une base financière solide. Le personnel de la Division effectue des enquêtes

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois[1] / M.D. Armstrong[2], président

J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.
J. D. Thompson, c. r.[4]
B.R.Wolfe

[1] Nomination le 10 décembre 1984.
[2] Quitte la présidence le 10 décembre 1984. Demeure membre du Comité.
[3] Nomination le 9 juillet 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

En vertu de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant à l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur.

Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, la cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où l'intérêt du public ou les conséquences pour les concurrents sont exceptionnels ou lorsque le dossier est insuffisant, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA.

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN. En 1985, la Division entreprendra la première révision complète des frais de transport du grain, comme le prescrit la LTGO.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la LTGO; détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail. Au 31 mars 1984, on avait réglé complètement les demandes de subventions applicables aux années 1978-1981 pour des embranchements de CN et on a entrepris un projet analogue dans le but de régler les demandes de CN pour 1982 et celles de CP Rail pour 1981 et 1982.

Dans le cadre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, dix audiences publiques ont été tenues en 1984 sur des requêtes en abandon d'embranchements, dont quatre par la Division de l'Ouest. Des avis concernant cinq autres requêtes ont été publiés pour obtenir une réponse du public sans qu'il ait fallu tenir d'audiences publiques. En outre, les compagnies ferroviaires ont déposé dix nouvelles requêtes en abandon d'embranchements en 1984. Au total, 28 décisions ont été rendues pendant l'année à l'égard de ce type de requêtes, dont sept par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la Commission fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. Le 30 juin 1984, soit à la date prévue, la Commission a rendu compte au ministre des résultats de la vérification qu'elle avait effectuée pour l'année 1982. La Division a participé à l'enquête du CTCF sur le respect des horaires des services de VIA Rail au cours de l'hiver 1983-1984 et elle aide actuellement le groupe de travail des services voyageurs qu'a formé le ministre des Transports.

La Division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs du transport des marchandises liés aux subventions accordées en fonction des tarifs en vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret CP 1976-894. La vérification des coûts de transport liés aux tarifs de l'Est des mouvements de CN et de CP Rail pour l'année 1982 a été achevée en 1984. La Division a vérifié les coûts des mouvements du colza qui seront effectués en 1985 par CN et CP Rail et elle a fait part de ses constatations aux deux compagnies aux fins de fixation de tarifs.

En juillet, le personnel de la Division a terminé le rapport portant sur les méthodes d'établissement du prix de revient destinées au calcul des tarifs pour le transport par conteneurs entre Terre-Neuve et le continent. À la fin de l'année, l'affaire avait fait l'objet d'une audience publique et de deux ordonnances provisoires rejetant certains tarifs non compensatoires. La deuxième ordonnance exigeait également que CN applique les méthodes provisoires d'établissement du prix de revient pour tout transport par conteneurs à destination et en provenance de Terre-Neuve et que les sociétés ferroviaires déposent de nouveau, à des niveaux compensatoires, tous les tarifs jugés non compensatoires en vertu des critères déterminés par les ordonnances provisoires.

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	589 775 787
Loi sur les chemins de fer - Demandes anticipées en 1984[2]	42 169 910
- 1983[3]	37 146 900
- 1978-1982[3]	22 792 655
Total	**691 885 252**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984.

[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.

[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la classification uniforme des comptes (CUC), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des projets d'investissement prévus dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

Au nombre des activités importantes de l'année 1984, mentionnons l'identification et le règlement de problèmes transitoires de comptabilité et la distribution de bulletins d'interprétation et de modifications à la nouvelle CUC.

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification: elle a, par exemple, examiné les frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail et vérifié divers projets importants dans le cadre programme connexe de vérification conjointement avec la Division de l'établissement du prix de revient et la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la nouvelle CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement.

Parmi les projets spéciaux entrepris par la Division au cours de l'année, on compte les rapports sur les projets d'investissement des sociétés ferroviaires prévus dans la LTGO et l'examen des méthodes de CN concernant la répartition des immobilisations par centre de coûts géographique.

Le Comité a entrepris une enquête importante sur les coûts en capital aux fins d'utilisation dans la procédure de réglementation en matière ferroviaire. Des audiences publiques de longue durée ont été tenues à Winnipeg, à Montréal et à Hull. Des représentants de sociétés ferroviaires, d'administrations provinciales et de groupes d'exploitation du blé y ont participé. Les dernières présentations des parties sont prévues pour février 1985.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des méthodes et des systèmes informatisés pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend: la vérification des coûts unitaires et spécifiques devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le financement du programme d'audiences réglementaires; et la fixation des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris le taux applicable au grain visé par la LGTO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

La Division a vérifié les derniers coûts unitaires de CP Rail et de CN pour 1983 et elle a participé à la vérification des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail pour 1982 et 1983. L'énoncé justificatif de ces frais figure en détail dans les accords d'exploitation conclus entre les sociétés ferroviaires. La Division a aussi publié, en août 1984, un rapport à jour intitulé *Une comparaison des méthodes de calcul des coûts de Amtrak et VIA* qui explique les méthodes comptables utilisées par les deux sociétés ferroviaires (pour les années 1982 et 1983).

En 1984, la Division a établi le coût des paiements de subventions applicables à l'exploitation des embranchements de CN pour 1981. Elle est actuellement en train d'achever d'établir le coût des paiements applicables à 1982 pour CN et à ceux de 1981 et 1982 pour CP Rail.

La nouvelle tâche la plus importante confiée à la Division consiste à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole 1984-1985, dans le but de calculer le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire, comme le prévoit la LTGO. La Division est ainsi chargée de déterminer, chaque

examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Pour donner suite aux demandes qu'il a reçues et pour réaliser les travaux qu'il avait lui-même proposés, le CTCF a prévu, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer*, des engagements et des subventions de 10 millions de dollars dans le budget de 1984 au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 259 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF participe à la campagne Gareautrain qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif. Des programmes ont été institués dans huit provinces.

Le CTCF a également mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner le problème des accidents aux passages à niveau et d'élaborer des mesures visant à en réduire le nombre. Les premières réunions du groupe de travail ont eu lieu à la fin 1984. Le groupe se compose de représentants des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots, des forces policières, de la campagne Gareautrain, de la Fédération des municipalités canadiennes et de Transports Canada.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de quatre croisements étagés en vertu du Programme des projets spéciaux de relance. En outre, le CTCF a émis, en 1984, 32 ordonnances autorisant la construction et la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue en 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qc). Les travaux entrepris à cette fin étaient terminés au début de l'été 1984. Des entretiens ont débuté en 1982 sur le déplacement des voies ferrées à Regina (Sask.) et le Comité a reçu une demande officielle de cette ville en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1984, 75 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés. De plus, 239 projets divers de signalisation ont été étudiés, réalisés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau: accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

En outre, des études se sont poursuivies sur l'efficacité de l'illumination par projecteurs des passages à niveau ainsi que sur le recours à des signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages. Les agents de la Direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection.

La dernière année a vu la réalisation de 393 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions (voir les appendices X à XVIII).

En 1984, le Comité a approuvé les versements suivants:

commissaire et regroupaient des dirigeants de compagnies ferroviaires, des représentants des cheminots canadiens ainsi que des représentants du CTCF.

Les sous-comités techniques et leurs groupes de travail, organes de fonctionnement du CCSF, ont tenu des réunions pour examiner en détail les nouveaux règlements à l'étude et les modifications aux règlements existants qui leur ont été proposées. Les nouveaux règlements concernaient la sécurité des trains de voyageurs, les communications ferroviaires, l'établissement des rapports d'incidents par les compagnies ferroviaires et les trousses de premiers soins dans les locomotives.

Les modifications aux règlements existants visaient notamment le passage de conduits sous les rails, CRC c. 1187 (E-10); les sifflets et cloches de locomotives, CRC c. 1166 (0-25); les étagements de voies, CRC c. 1191 (E-5); les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer, CRC c. 1171 (0-10); et le Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175 (0-8).

Règlements

La Commission a modifié le Règlement sur les roulements à rouleaux de wagons-marchandises, révoqué le Règlement sur les marchandises expédiées aux gares d'arrêt facultatif, CRC c. 1167 (0-4), et modifié le Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175 (0-8), en ce qui concerne les aiguilles de voies principales.

Compte tenu des modifications apportées en 1984 au *Code canadien du travail*, le CTCF doit réviser son Règlement sur la sécurité et la santé au travail. Ainsi, le CTCF et Travail Canada travaillent actuellement à l'élaboration d'un nouveau règlement qui devrait entrer en vigueur en juin 1986.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le CTCF et sont actuellement à l'étude au Bureau du Conseil privé:

- modification au Règlement sur les radiocommunications ferroviaires;
- modification au Règlement sur les rapports concernant les boîtes chaudes;
- le Règlement sur l'équipement d'entretien ferroviaire;
- modification au Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique, CRC c. 1184 (E-4);
- révision du Règlement sur les systèmes d'enclenchement de chemins de fer, CRC c. 1192 (E-13), et du Règlement sur les systèmes de commande de la circulation et des signaux de protection des chemins de fer, CRC c. 1194 (E-14);
- modification au Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer, CRC c. 1181 (E-16);
- modification au Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, concernant la signalisation des ordres de marche et des zones de triage;
- modification au Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer, CRC c. 1171 (0-10); et
- révision du Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (0-21).

Les règlements suivants ont été approuvés par le CTCF mais n'ont pas encore été envoyés au Bureau du Conseil privé:

- révision du Règlement sur les freins à air des trains, CRC c. 1179 (0-20); et
- le Règlement sur l'inspection de sécurité des wagons-marchandises.

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemins de fer. En 1984, les bureaux régionaux ont inspecté 4 233 pièces de matériel de traction au cours de 937 visites et 27 012 wagons en 860 visites.

Au cours de l'année, on a mis en oeuvre dans le reste du pays un programme révisé d'inspection de wagons déjà en vigueur dans la Région atlantique et destiné à garantir le respect de normes de sécurité.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1984, le CTCF a inspecté 397 chaudières de chauffage, 198 chaudières fixes et 794 réservoirs à air de trains à divers endroits au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets:

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1984, 4 202 milles de voies ont été inspectées; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 75 endroits en 1984 et 18 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1984, le Comité a reçu 130 requêtes de ce genre et rendu 119 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1984 sont évalués respectivement à 1 770 000 $ et à 1 330 000 $.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1984, 395 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1984, le CTCF a traité 19 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par:

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, a tenu trois réunions en 1984. Elles étaient présidées par un

Au cours de l'année, le Comité a reçu huit requêtes en autorisation de supprimer des voies secondaires en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de trois de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest et, des cinq autres, quatre ont été autorisées. Au 31 décembre 1984, une requête déposée en vertu de l'article 106 était encore en suspens.

Services voyageurs

Ce programme vise à évaluer l'état des gares et du matériel des services voyageurs; la fiabilité, l'efficacité et la qualité des services; l'accessibilité à tous les services voyageurs et leur disponibilité. À l'issue des inspections, le Comité rédige des rapports.

Au cours de ces inspections, le CTCF examine divers aspects des trains, notamment leur ponctualité, l'accessibilité des places, la propreté, les services de restauration, la tenue de l'équipe de train et le respect des exigences de sécurité. Les inspections de gare portent surtout sur l'état des structures, des plates-formes et des installations ainsi que sur l'accessibilité aux installations et aux services de la gare. On considère comme indicateurs importants de la qualité des services les plaintes reçues du grand public aussi bien que les rapports reçus des bureaux régionaux du CTCF.

En 1984, le personnel du CTCF a inspecté 1 052 trains voyageurs. De ce nombre, 756 ont été jugés satisfaisants, alors que 296 ont présenté 375 lacunes, la principale se situant sur le plan de la ponctualité. Le CTCF a également effectué 701 inspections aux gares et aux abris de VIA Rail, où il a relevé 46 lacunes. Toutes les irrégularités ont été signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives qui s'imposent. Le CTCF a reçu 39 plaintes du grand public, dont 12 portaient sur des incidents particuliers, trois sur le transport de voyageurs handicapés et 24 sur la qualité du service de VIA Rail.

Depuis que le ministre s'est prononcé sur le transport ferroviaire des personnes handicapées, la CCT a commencé à élaborer des normes d'accessibilité et de prestation de services, lesquelles doivent être approuvées et mises en oeuvre en 1985. Il s'agit de normes visant l'accessibilité aux services dans les trains et dans les gares ainsi qu'aux services d'information et de communication. En 1984, le CTCF a entrepris une évaluation préliminaire des gares et des installations connexes pour s'assurer de leur conformité aux normes proposées.

Par suite d' audiences publiques tenues en 1983, le CTCF a rendu des décisions autorisant la suppression des services voyageurs assurés entre St. John's et Argentia, St. John's et Carbonear et entre Clarenville et Bonavista (T.-N.). Les décisions sont encore en suspens en ce qui concerne les services voyageurs mixtes exploités entre Hearst et Nakina et entre Sioux Lookout et Thunder Bay (Ont.). Le CTCF a autorisé la prolongation, jusqu'au 29 mai 1985, du service voyageurs assuré quotidiennement à titre d'essai entre Montréal et Gaspé (Qc). Le présent rapport expose en détail la situation de chacun des services voyageurs qui relèvent du CTCF (voir l'appendice VIII).

VIA Rail a déposé une requête en autorisation de restructurer le service voyageurs assuré entre Sydney, Truro et Halifax (N.-É.). À l'issue d'une audience publique, le CTCF a rendu une ordonnance dans laquelle il approuvait l'exploitation du nouveau service pour une période d'un an à compter du 3 juin 1984.

Le service voyageurs temporaire d'un an qu'on avait commencé à assurer entre Calgary et Edmonton le 1er juillet 1983 a dû être interrompu à cause du programme d'entretien des voies de CP Rail. Par conséquent, le CTCF a prolongé la période d'essai jusqu'au 31 décembre 1984. Il a également reporté à mars 1985 la date de remise du rapport de VIA Rail et du ministère des Transports de l'Alberta sur l'avenir du service, après quoi il rendra sa décision.

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1984, le Comité était déjà saisi de huit demandes de centralisation de dépôts de CN. Cette dernière n'a déposé aucune nouvelle demande à l'égard de servocentres. Six décisions ont été rendues: deux par suite d'audiences publiques et quatre par examen du dossier. Des deux autres requêtes, l'une a été l'objet d'une audience publique et l'autre est en voie d'examen.

CP Rail n'a soumis aucune demande de centralisation de dépôts en 1984.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique:

le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
les normes et règlements; et
les passages à niveau.

En 1984, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 719 demandes écrites et à 5 330 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Au total, le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux a effectué 8 192 inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'expéditeurs.

Quatorze inspections ont été faites en vue de l'approbation de réservoirs sous pression. Le Comité a rendu des ordonnances autorisant douze fabricants à construire des réservoirs conformément aux spécifications de la Commission et quatre agences d'inspection du secteur privé à procéder aux inspections approuvées par la Commission à l'égard de ces fabricants.

Au total, le personnel du CTCF a inspecté 379 installations de stockage en vrac. Trente installations pour les réévaluations hydrostatiques et deux installations pour la remise en état de tambours ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, deux centres de manutention d'explosifs ont été approuvés, un centre a été refusé et une décision concernant trois autres centres devait être rendue à la fin de 1984.

En vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* et des règlements y afférents, des inspecteurs ont été nommés et les exploitants des divers modes de transport ont signé un protocole d'entente sur les diverses façons de déterminer, au cours d'inspections, si les conteneurs sont conformes aux normes établies.

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité. En 1984, la plus importante initiative du CTCF dans ce domaine a été l'étude des requêtes déposées par CN et CP Rail en autorisation d'exploiter, à titre d'essai, des trains sans fourgon de queue. Les audiences publiques relatives à cette affaire ont commencé en décembre 1984 et se poursuivaient en février 1985.

En 1984, le CTCF a consacré beaucoup d'efforts à la sécurité et la santé au travail des employés de compagnies de chemin de fer. Avec l'aide de Travail Canada, le CTCF a établi les responsabilités qu'il devait assumer dans ce domaine aux termes de la Partie IV du *Code canadien du travail*. Il a également assumé un rôle plus actif en déléguant certains de ses employés, en qualité de médiateurs, à diverses réunions sur la sécurité et la santé au travail tenues aux quatre coins du pays par les parties patronales et syndicales de compagnies de chemin de fer. En outre, le CTCF a mené une enquête approfondie sur l'état des cabines de locomotives en Colombie-Britannique. L'étude a été publiée et les mesures de suivi sont actuellement en cours.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation par l'entremise d'experts qui voyagent dans les locomotives, les fourgons de queue ou les trains de voyageurs pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1984, ils ont inspecté 843 trains et visité 162 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

On a également continué à contrôler, en 1984, l'exploitation de trains transportant des marchandises dangereuses pour s'assurer que les compagnies ferroviaires respectent les règlements. Il y eut 1 956 contrôles effectués à divers points d'entrée et seulement trois violations ont été relevées.

À la suite d'une défaillance d'un wagon-citerne de spécification 112, survenue le 28 février 1984 au cours d'une manoeuvre de butte effectuée à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.), le CTCF a ordonné à toutes les compagnies ferroviaires relevant de sa compétence d'éviter d'atteler des wagons-citernes 112 ou 114 lorsque la rame se déplace à une vitesse de plus de 4 milles à l'heure, peu importe l'endroit ou les circonstances.

Du 30 avril 1984, date de mise en oeuvre du programme de huit mois destiné à veiller au respect de cette directive par les compagnies ferroviaires, au 31 décembre 1984, le CTCF a observé un total de 1 775 manoeuvres d'aiguillage et relevé 20 violations de la directive.

Contrôle qualitatif des services

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission. Les ordonnances et les décisions rendues en 1984 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1984 sont énumérées en détail aux appendices VI et VII de ce rapport.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent de la CCT ont transporté, en 1984, un total de 400 005 wagons complets de marchandises dangereuses, y compris les wagons de résidus. Des études détaillées sur le transport des marchandises dangereuses se sont poursuivies à Vancouver et à Toronto en 1984. On prévoit supprimer, d'ici 1986, tout acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver; une audience publique à ce sujet aura lieu au début de 1985.

Les programmes touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer; des exposés présentés devant des groupes d'intervention en cas d'urgence; et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités et les industries concernés.

En 1984, le Comité a apporté six modifications aux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer qui portaient entre autres sur le marquage, la modification et la remise à neuf de wagons-citernes et sur l'utilisation des fiches normalisées de sécurité. Le CTCF a aussi rendu, par suite d'accidents ou d'inspections, six ordonnances restreignant la circulation et (ou) l'exploitation de wagons-citernes.

Le groupe de travail du Comité technique sur les marchandises dangereuses a effectué un sondage sur le transport multimodal d'explosifs à Sydney (N.-É.). En outre, une étude conjointe sur le port de Rimouski (Qc) est actuellement en cours. Les rapports avec la Garde côtière, Ports Canada et les administrations portuaires aux points d'échange maritime/ferroviaire prennent de plus en plus d'importance étant donné le volume accru de marchandises dangereuses acheminées. Par ailleurs, la CCT s'est récemment jointe au Comité de liaison du port de Montréal.

De concert avec Énergie atomique du Canada Ltée, le CTCF a conçu un instrument capable de détecter le niveau de liquide dans les wagons-citernes, conformément à la 11e recommandation du juge Grange contenue dans le rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Mississauga.

En ce qui concerne les permis spéciaux délivrés en vertu de l'alinéa 73.22(a)(1) des Règlements de la Commission sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 383 nouveaux permis ont été délivrés, 179 modifiés, 26 refusés et 4 révoqués. Ces permis spéciaux portaient sur le transfert de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et l'emballage des marchandises dangereuses.

En 1984, des responsables du transport de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux se sont rendus sur les lieux de 38 accidents et de 126 incidents liés au transport de marchandises dangereuses. Ils ont également reçu 117 appels à l'aide en rapport avec des accidents ou des incidents. Au total, 1 557 rapports ont été analysés.

On a tenu une audience publique en vue d'enquêter sur l'incident mettant en cause un wagon-citerne vide avec étiquette survenu le 28 février 1984 à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.). Par la suite, le CTCF a rendu une ordonnance au sujet de l'injection de gaz naturel pour le déchargement de wagons-citernes.

On a maintenant recours à la base de données élaborée en 1983 pour obtenir de l'information sur les accidents et les incidents ferroviaires liés au transport de marchandises dangereuses.

Conformité aux règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

de transport. En tout, le CTCF a consacré, en 1984, 171 jours à la tenue de 27 audiences et il a rendu 51 décisions et 1 599 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique:

les enquêtes sur les accidents;
le transport de marchandises dangereuses;
le contrôle de l'exploitation; et
le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1984, environ 4 600 accidents et incidents ont été signalés à la Direction et, même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 200 cas, dont 584 accidents survenus à des passages à niveau, 279 déraillements et 96 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice IX).

Des enquêtes ont été effectuées sur six accidents plus graves, en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, et le président du Comité a mené une enquête, en vertu de l'article 19 de la *Loi nationale sur les transports*, sur une défaillance d'un wagon-citerne survenue à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*

Ce type d'enquête est effectué par des membres du personnel du Comité, en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*. Six enquêtes ont été autorisées en 1984: cinq rapports ont déjà été publiés et le sixième le sera incessamment.

7 janv.	Déraillement d'un train à Medicine Hat (Alb.) au point milliaire 0,04 de la subdivision Brooks de CP Rail qui a causé la mort du mécanicien de locomotive.
10 févr.	Collision entre un train de CP Rail et un autobus scolaire au point milliaire 57,75 de la subdivision Maniwaki à Gracefield (Qc).
30 mars	Collision à Milton (Ont.) au point milliaire 36,78 de la subdivision Halton de CN qui a causé la mort de six jeunes personnes.
21 juin	Collision entre un train LRC de VIA Rail et des wagons de marchandises immobiles de CN sur une voie d'évitement à Nepean (Ont.) au point milliaire 8,2 de la subdivision Smiths Falls.
23 juil.	Défaillance des plaques centrales sur certains wagons-citernes transportant de l'acide sulfurique dans la gare de triage de la Ontario Northland Railway à North Bay (Ont.).
28 juil.	Collision entre un train de marchandises de CN et une locomotive immobile sur une voie d'évitement au point milliaire 15,47 de la subdivision Sorel à Varennes (Qc).

En vertu de l'article 19 de la *Loi nationale sur les transports*, une enquête publique a été menée à Toronto sur la défaillance d'un wagon-citerne survenue le 28 février 1984 à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.). Le CTCF a reçu le rapport d'enquête qui sera publié sous peu.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.A.D. Magee, président[1]
J.-L. Bourret[2]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.[3]
Mike Landers[4]
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.[5]
Anne-Marie Trahan , c. r.[6]
J.F. Walter[7]
B.R.Wolfe

[1] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[2] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Nomination le 11 juillet 1984.
[5] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.
[6] Nomination à la présidence du CTE le 10 décembre 1984. Nomination au CTCF rescindée le 21 décembre 1984.
[7] Nomination à la présidence du CTCF le 7 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* confèrent au CTCF son pouvoir de réglementation.

Activités de réglementation

Le champ d'activité de réglementation du Comité englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire. Les décisions du CTCF découlant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice V.

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en six grandes catégories: les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires; le contrôle de l'exploitation; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1984, les trois cinquièmes des ressources humaines du CTCF.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment: du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. En 1984, le personnel du CTCF a consacré environ un dixième de son temps à la réglementation de la qualité des services.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de l'ordre de 590 millions de dollars en 1984, et en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de l'ordre de 102 millions de dollars en 1984; et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le CTCF a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1984.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions

des bureaux régionaux de Calgary et Winnipeg effectuant des inspections sur place. Ce programme se poursuivra en 1985 avec le concours du personnel en poste à Saskatoon.

Exploitation et tarifs

En 1984, le personnel de la Division de l'Ouest a participé aux activités suivantes:

La Division s'est occupée d'une série de plaintes déposées par Tirol Dehydrators, de Tilley (Alb.), qu'elle a résolues d'une manière satisfaisante. Ces plaintes concernaient l'application au trafic de conteneurs des taux publiés conformément à la LGTO.

La Division a contribué au règlement à l'amiable d'un litige entre Prairie Malt (Canada) Ltd. de Biggar (Sask.) et CN, engendré par l'application d'une surtaxe du taux de change à l'orge de brasserie acheminé conformément aux taux prévus dans la LGTO à des destinations américaines via New Westminster.

La Division a enquêté sur une plainte déposée par Costa Cartage, de Winnipeg, concernant la mise en place par CN d'une rampe de chargement à Thompson (Man.), qui s'est traduite par la diminution du trafic de remorques sur wagon plat entre Winnipeg et Churchill.

La Division a contribué à la résolution d'un certain nombre de plaintes relatives à la non-application des taux de la LGTO aux ports de la région de Vancouver, auxquels s'appliquaient autrefois les taux de Vancouver en vertu de la *Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau*.

Transport aérien

La Division de l'Ouest a continué à s'occuper de toutes les requêtes en modification ou en obtention de permis d'exploitation de services des classes 4, 5, 6, 7 et 9-4 dans les quatre provinces de l'Ouest, de même que des avis de proposition de changement dans les modalités de contrôle et de transfert de services commerciaux aériens de ces mêmes catégories. La Division a également reçu et examiné des requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transporteurs aériens, de même que les demandes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1984, la Division de l'Ouest a reçu 197 requêtes en vue d'obtenir de nouveaux permis ou des modifications de permis, ainsi que des avis de proposition. À la fin de l'année, 43 de ces requêtes et propositions étaient encore à l'étude. En tout, 162 décisions ont été délivrées par la Division de l'Ouest, soit à peu près le même nombre qu'en 1983. En outre, 129 avis publics portant sur des requêtes ont été publiés. La Division a agréé 117 requêtes en exemption de conditions de permis pour les agriculteurs «volants», pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 39 requêtes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées ont été reçues et traitées.

Au cours de l'année, le personnel de la Division a participé et prêté son concours à des audiences publiques sur les requêtes et les transferts. En plus d'avoir participé à ces audiences publiques dans l'ouest du Canada, le personnel de la Division a également prêté son concours aux audiences sur la réglementation du trafic aérien de messageries et la politique concernant l'établissement d'un tarif aérien spécial pour le transport des personnes handicapées ou obèses.

tement par Transports Canada, la Commission canadienne des transports, CP Rail, CN et les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Elle a pour objet de trouver les moyens de permettre le déplacement d'un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires comprises entre Kamloops et Matsqui (C.-B.).

On prévoit que les experts présenteront leur rapport final au printemps de 1985.

Programme de remise en état des embranchements

Transports Canada et la Commission canadienne des transports ont conclu une entente officielle en vertu de laquelle la Division de l'Ouest de la Commission a désormais la responsabilité de toutes les vérifications financières et inspections techniques effectuées en vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1984. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1984, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 495 millions de dollars.

En 1984, la Division a poursuivi les vérifications financières du travail accompli en vertu des accords de remise en état antérieurs. Le travail courant a fait l'objet d'inspections techniques et l'on a achevé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1985-1986. On s'attend à ce que d'ici le 31 mars 1985, 1 765 milles d'embranchements auront fait l'objet de travaux dont le coût approximatif s'élèvera à 130 millions de dollars.

Le 28 mai 1984, le gouvernement du Canada et les compagnies ferroviaires ont signé des accords définitifs portant sur le reste du programme de remise en état, qui s'étend jusqu'en 1988-1989.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1984, une requête déposée conformément à la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* a été présentée par la ville de Regina. Elle portait sur la Phase I du projet de déplacement des lignes de chemin de fer de cette dernière.

Après réception des réponses des compagnies ferroviaires intéressées, une conférence préalable à l'audience a été tenue en septembre. En raison des nombreuses questions que soulève ce projet vaste et complexe, la Division a décidé de remettre sur pied un comité technique sous la présidence du directeur de l'Ingénierie, Division de l'Ouest, en vue d'identifier et de définir ces questions. On prévoit qu'une audience publique aura lieu en 1985.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1984, le projet de Rogers Pass (C.-B.), dont l'objectif était de réduire la pente de CP Rail vers l'Ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été mis à exécution sur une grande échelle.

Ce projet d'amélioration des voies à Rogers Pass, qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de repésentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

Par suite de la promulgation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LGTO), le 14 novembre 1983, certaines responsabilités ont été assignées à la Commission canadienne des transports. L'une d'elle concerne la surveillance des travaux d'entretien effectués par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du grain. Ce programme de surveillance a commencé en 1984 sous la direction de la Division de l'Ouest, le personnel technique

embranchements afin que puisse être offert au coût minimum le système de transport le plus efficace, le plus rentable et le plus fiable. L'étude examinera aussi les possibilités d'exploiter commercialement sur de courtes distances au Canada un réseau de transport ferroviaire de marchandises et de trains de banlieue. Dans la région de l'Ouest, d'autres options seront examinées, comme le concept d'élévateur hors-voie, le rôle du camionnage pour les lignes touchées par l'abandon et un plus grand partage des lignes entre CN et CP Rail. Les normes en vigueur pour la remise en état des embranchements subventionnés par le gouvernement fédéral seront révisées et l'on examinera avec une attention particulière la possibilité de procéder à une sélection des embranchements devant être remis en état. Le rapport de l'étude doit être présenté au gouverneur en conseil par l'intermédiaire du ministre des Transports, au plus tard le 30 juin 1985. Ce dernier a demandé au commissaire principal de présider à l'étude.

Services voyageurs

En 1984, une audience publique a été tenue concernant la requête qu'avait déposée VIA Rail en vue d'être dispensée de la nécessité de fournir des abris de passagers à Roblin et McCreary (Man.). Une décision du tribunal rejetant cette requête a été publiée.

Au début de l'année, la CCT, Transports Canada, les provinces du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de la Saskatchewan, VIA Rail, CN et la ville de Thompson (Man.) ont tenu une réunion pour discuter plus avant des progrès du Concept «rail-car» visant la prestation d'un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba. Comme il est d'usage dans le cas des questions relatives aux règles, aux procédures d'exploitation ferroviaire, etc., le rôle de la Commission consistera à donner des conseils sur le plan technique au besoin.

La province du Manitoba a fait savoir en novembre que l'on procédait à l'essai d'un prototype sur les lignes de la Greater Winnipeg Water District Railway et que ce prototype serait acheminé à Thompson (Man.) dans un avenir rapproché.

En septembre 1984, une décision finale a été rendue qui rejetait la requête du Esquimalt and Nanaimo Steering Committee concernant des niveaux de tarifs minimums pour les voyageurs se déplaçant entre Victoria et Courtenay (C.-B.). Dans une décision provisoire précédente, les niveaux de tarifs minimums avaient été instaurés à l'essai, ce qui permit de constater que les tarifs minimums n'attiraient pas le plus grand nombre de voyageurs prévu.

En 1985, les audiences publiques suivantes seront tenues relativement aux services voyageurs dans l'ouest du Canada:

Une enquête sur les installations prévues pour le trafic et les services de la Esquimalt & Nanaimo Railway, Île de Vancouver.

Requête de CN en vue de supprimer le service de trains mixtes - voie navigable entre Edmonton et Lac La Biche (Alb.).

Nouvelle audience de la requête de CP Rail en autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre le sud d'Edmonton et Calgary (Alb.).

Fermeture d'agences et de gares

Six requêtes visant la fermeture d'agences et de gares et touchant 39 gares demeuraient en suspens en janvier 1984. Des décisions et des ordonnances ont été rendues relativement à quatre de ces requêtes. Des audiences publiques ont été tenues à Thompson, Le Pas et Churchill (Man.) en juin 1984. Ces audiences concernaient une requête de CN en autorisation de fermer des agences et des bâtiments de gare à Churchill, Ilford, Thicket Portage, Gillam, Wabowden, Sherridon, Lynn Lake et Cranberry Portage (Man.) et de remplacer les bâtiments de gare par des abris. La décision relative à cette requête est en suspens. Aucune requête supplémentaire n'a été reçue au cours de l'année.

Étude sur le port de Vancouver

Les responsables de l'étude ont tenu des réunions à Vancouver en mai 1984 auxquelles ont participé divers expéditeurs et transporteurs en vue de réviser la Phase I des recommandations du rapport. L'étude a été menée à la demande de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Des progrès importants ont été accomplis dans l'élimination d'un grand nombre des goulots d'étranglement possibles relevés dans ce rapport. D'autres activités liées à cette étude se poursuivront au printemps de 1985.

Étude sur l'utilisation conjointe des voies

Cette étude, proposée par la province de l'Alberta en 1982, a été entreprise en 1983 conjoin-

a ordonné à la Commission le 23 juillet 1984, aux termes de l'article 50 de la *Loi nationale sur les transports*, d'entendre à nouveau la requête et de faire un rapport au gouverneur en conseil dans les 90 jours. Une audience publique a été tenue à Stettler (Alb.) le 13 septembre 1984. Un rapport au gouverneur en conseil en date du 23 octobre 1984 recommandait que les 108,0 milles de la subdivision Stettler, entre Ferlow Jct. et Dinosaur (Alb.), soient placés dans le réseau ferroviaire permanent. Le 13 décembre 1984, la recommandation de la Commission était acceptée par le décret CP 1984-4048.

Subdivision Kaslo de CP Rail - Une audience publique a été tenue le 2 mai 1984 en vue d'entendre à nouveau la requête de CP Rail en abandon de 27,4 milles de voie entre Rosebery et Nakusp (C.-B.). Dans sa décision du 5 juillet 1984, la Commission ordonnait de poursuivre l'exploitation de la ligne.

Une audience portant sur un embranchement des Prairies est prévue pour mars 1985. Elle concerne la subdivision Shamrock de CP Rail.

Au cours de l'année, la Division a rendu 15 décisions, émis 295 ordonnances, publié 11 avis et émis 59 jugements et directives traitant des dispositifs de protection automatiques des passages à niveau, de l'abandon de voies, de la construction de nouvelles voies et des questions de tarifs et de taux.

La Division de l'Ouest a également publié les dix rapports suivants:

Un rapport au gouverneur en conseil daté du 23 octobre 1984 relatif à la subdivision Stettler de CN (tel que mentionné ci-dessus).

Un rapport intitulé *Decision on the Public Hearing into a Mishap in CP Rail's Winnipeg Yard Dec. 13, 1982*, daté du 30 janvier 1984. La Commission a ordonné à CP Rail l'application de modalités particulières en vue d'améliorer les normes de sécurité, la formation et la supervision des employés. CP Rail et d'autres compagnies ferroviaires au Canada ont reçu l'ordre de présenter un rapport sur l'entreposage des wagons de marchandises dangereuses vides; pour sa part, le Comité des transports par chemin de fer devait rédiger une modification appropriée aux règlements visant le transport des marchandises dangereuses par rail.

Un rapport intitulé *The Edmonton-Calgary Dayliner Accident*, daté du 26 mars 1984. Il résume certaines décisions destinées à prévenir ce genre d'accident ou à diminuer les conséquences d'un éventuel accident similaire.

Un rapport sur d'autres formes de service voyageurs ferroviaire dans les régions peu peuplées (Concept du «rail-car») daté du 15 février 1984. Le groupe a été encouragé à poursuivre ses rencontres sous la direction de Transports Canada et de la province du Manitoba en vue de terminer la mise en place du service de rail-car au nord du Manitoba.

Six rapports d'étape sur le service provisoire de trains de voyageurs Edmonton-Calgary.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1984

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Requêtes totales (milles)	876	527	1 403
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	644	466	1 110
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	19	109
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	175
Requêtes en instance (milles)	–	9	9

Des audiences publiques sur toutes les requêtes en abandon en suspens ont été menées à bonne fin en 1983. Les audiences tenues en 1984 concernaient le réexamen des requêtes en abandon de certains embranchements.

Étude sur les embranchements

Le 21 décembre 1984, le gouverneur en conseil a ordonné à la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports d'examiner, de sonder et de poursuivre l'élaboration d'options et de choix novateurs en vue de fournir de meilleurs services de transport aux régions du Canada touchées par l'abandon d'embranchements. L'étude déterminera les possibilités de ces

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 par suite d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devait être représentée dans l'Ouest. La Division, dont le bureau central se trouve à Saskatoon, procure aux Canadiens de l'Ouest un accès direct à la Commission. De par son interprétation du rôle et des fonctions de la Commission, elle sensibilise le public aux activités de la Commission et encourage la participation de ce dernier. Les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs des industries, l'industrie du grain, les cités, les villes, les collectivités et tous les usagers du transport dans l'ouest du Canada sont plus à même de poser des questions pertinentes à la Commission canadienne des transports et de lui faire connaître leurs préoccupations. Deux commissaires, qui siègent à tous les comités modaux, travaillent pour la Division de l'Ouest. Le commissaire principal, qui est aussi l'administrateur en chef, reçoit l'aide de quelques cadres et employés de soutien en poste au bureau central de la Commission dans l'Ouest.

Transport par chemin de fer

Requêtes en abandon d'embranchements

En 1984, la Division de l'Ouest a tenu quatre audiences publiques portant sur le réexamen de requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires, à savoir:

Subdivision Amiens de CN - Une audience publique a été tenue le 3 avril 1984 en vue d'étudier la requête de CN en abandon de 20,7 milles de voie, entre Spiritwood et Shell Lake (Sask.). Dans sa décision, le Comité a ordonné l'abandon de la ligne le 31 août 1986.

Subdivision Carlton de CN - Une audience publique a eu lieu le 31 juillet 1984 pour réexaminer une requête de CN en abandon des 28,2 milles de voie entre Dalmeny et Laird (Sask.). Une décision antérieure de la Commission, datée du 8 octobre 1980, recommandait au ministre des Transports d'alors de placer la subdivision Carlton de CN, entre Dalmeny et Laird, dans le réseau ferroviaire permanent protégé contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000. L'audience tenue en 1984 recommandait de nouveau la protection de la ligne jusqu'au 1er janvier 2000. Le décret CP 1984-4046 du 13 décembre 1984 plaçait la subdivision Carlton dans le réseau ferroviaire permanent protégé contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000.

Outre le fait de placer la subdivision Carlton de CN dans le réseau ferroviaire permanent, le gouverneur en conseil a protégé les subdivisions suivantes contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000:

Subdivision Winnipegosis de CN - Le décret CP 1984-1386 plaçait 10,4 milles de voie entre Sifton Jct. et Fork River (Man.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Gravelbourg de CN - Le décret CP 1984-4048 plaçait 3,8 milles de voie entre Hodgeville et Tyson (Sask.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Shamrock de CP Rail - Le décret CP 1984-4048 plaçait 33,1 milles de voie entre Tyson et Hak (Sask.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Dodsland de CN - Le décret CP 1984-472 supprimait 7,4 milles, entre Smiley et Dewar Lake (Sask.), du réseau ferroviaire permanent. Après l'examen de la question, la décision WDR 1984-00136 du 17 juillet 1984 de la Commission ordonnait l'abandon de l'exploitation de la subdivision Dodsland, entre Smiley et Dewar Lake.

Subdivision Stettler de CN - En prenant en considération un appel contre l'abandon des 88,1 milles de la subdivision Stettler de CN,entre Edberg et Morin (Alb.), le gouverneur en conseil

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	2 021	910	1 111
Transports ferroviaires	3 191	2 704	487
Transports routiers	180	120	60
Autres transports	323	236	87
Recherche et analyse	1 296	1 224	72
Administration	1 808	1 355	453
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 741	709	1 032
Comité de la politique en matière de transport international	67	52	15
Comité des transports par véhicule à moteur	24	23	1
Comité des transports par chemin de fer	2 483	2 113	370
Comité des transports par eau	182	132	50
Division de l'Ouest	385	403	(18)
Direction de la recherche	901	771	130
Direction de l'exploitation et des tarifs	323	385	(62)
Administration et soutien	2 713	1 961	752
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	5 946	5 450	496
Transports ferroviaires	13 063	12 338	725
Transports routiers	2 126	1 924	202
Autres transports	1 497	1 471	26
Recherche et analyse	4 561	4 243	318
Administration	6 555	6 034	521
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 146	4 733	413
Comité de la politique en matière de transport international	55	97	(42)
Comité des transports par véhicule à moteur	131	124	7
Comité des transports par chemin de fer	11 054	10 505	549
Comité des transports par eau	1 229	1 225	4
Division de l'Ouest	1 002	960	42
Direction de la recherche	2 996	2 789	207
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 253	2 954	299
Administration et soutien	8 882	8 073	809
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1984	1983	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	150,1	143,8	6,3
Transports ferroviaires	284,3	294,2	(9,9)
Transports routiers	64,2	61,0	3,2
Autres transports	36,5	36,3	0,2
Recherche et analyse	104,6	103,8	0,8
Administration	188,1	195,3	(7,2)
Total	**827,8**	**834,4**	**(6,6)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	134,3	128,6	5,7
Comité de la politique en matière de transport international	1,3	1,2	0,1
Comité des transports par véhicule à moteur	3,0	3,0	0,0
Comité des transports par chemin de fer	242,5	249,9	(7,4)
Comité des transports par eau	30,5	30,7	(0,2)
Division de l'Ouest	19,3	25,2	(5,9)
Direction de la recherche	66,8	68,4	(1,6)
Direction de l'exploitation et des tarifs	96,6	91,2	5,4
Administration et soutien	233,5	236,2	(2,7)
Total	**827,8**	**834,4**	**(6,6)**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	7 967	6 360	1 607
Transports ferroviaires	16 254	15 042	1 212
Transports routiers	2 306	2 044	262
Autres transports	1 820	1 707	113
Recherche et analyse	5 857	5 467	390
Administration	8 363	7 389	974
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	6 887	5 442	1 445
Comité de la politique en matière de transport international	122	149	(27)
Comité des transports par véhicule à moteur	155	147	8
Comité des transports par chemin de fer	13 537	12 618	919
Comité des transports par eau	1 411	1 357	54
Division de l'Ouest	1 387	1 363	24
Direction de la recherche	3 897	3 560	337
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 576	3 339	237
Administration et soutien	11 595	10 034	1 561
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparaisons – Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	102 109	415 487	(313 378)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*	55 298	50 120	5 178
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	2 100	1 500	600
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	14 413	10 754	3 659
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	6 789	14 862	(8 073)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest	589 776	–	589 776
Total	**770 485**	**492 723**	**277 762**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	7 967	6 360	1 607
Transports ferroviaires	16 254	15 042	1 212
Transports routiers	2 306	2 044	262
Autres transports	1 820	1 707	113
Recherche et analyse	5 857	5 467	390
Administration	8 363	7 389	974
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

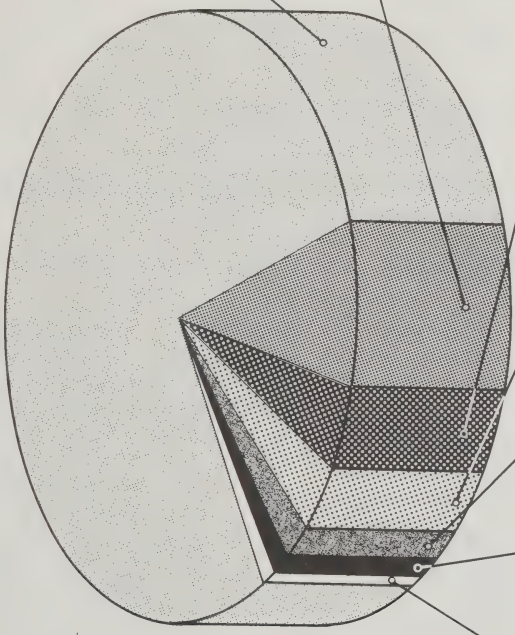
Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	6 887	5 442	1 445
Comité de la politique en matière de transport international	122	149	(27)
Comité des transports par véhicule à moteur	155	147	8
Comité des transports par chemin de fer	13 537	12 618	919
Comité des transports par eau	1 411	1 357	54
Division de l'Ouest	1 387	1 363	24
Direction de la recherche	3 897	3 560	337
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 576	3 339	237
Administration et soutien	11 595	10 034	1 561
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparaisons – Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	102 109	415 487	(313 378)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*	55 298	50 120	5 178
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	2 100	1 500	600
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	14 413	10 754	3 659
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	6 789	14 862	(8 073)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest	589 776	–	589 776
Total	**770 485**	**492 723**	**277 762**

Estimation des dépenses budgétaires pour 1984 *



Loi sur le transport du grain de l'Ouest
589 776 000 $
(0 $)
72,5 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*
102 109 000 $
(415 487 000 $)
12,6 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*
55 298 000 $
(50 120 000 $)
6,8 %

Administration
42 552 000 $
(38 009 000 $)
5,2 %
4,2 % Traitement
1,0 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*
14 413 000 $
(10 754 000 $)
1,0 %

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
6 789 000 $
(14 862 000 $)
0,8 %

Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux
2 100 000 $
(1 500 000 $)
0,3 %

*Remarque: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1983. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél.: (604) 666-1011
Télex: 04-508523

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.E., Pièce 372
C.P. 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél.: (403) 231-4811

Commission canadienne des transports
303, rue Main, Pièce 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél.: (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
65, rue Adelaide Est, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6

Tél.: (416) 369-4821

Commission canadienne des transports
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél.: (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél.: (506) 388-7040

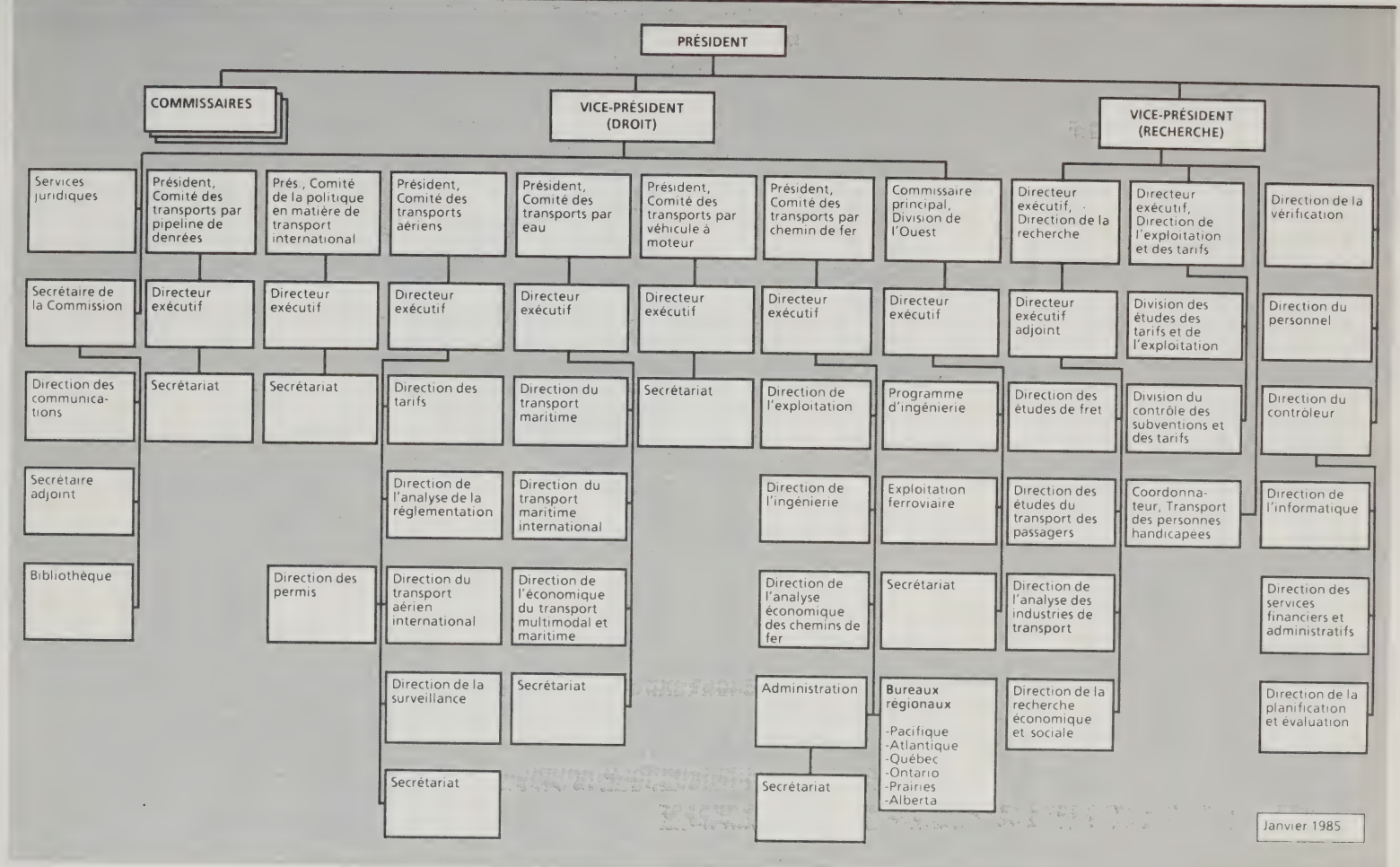
Division de l'Ouest de la CCT

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

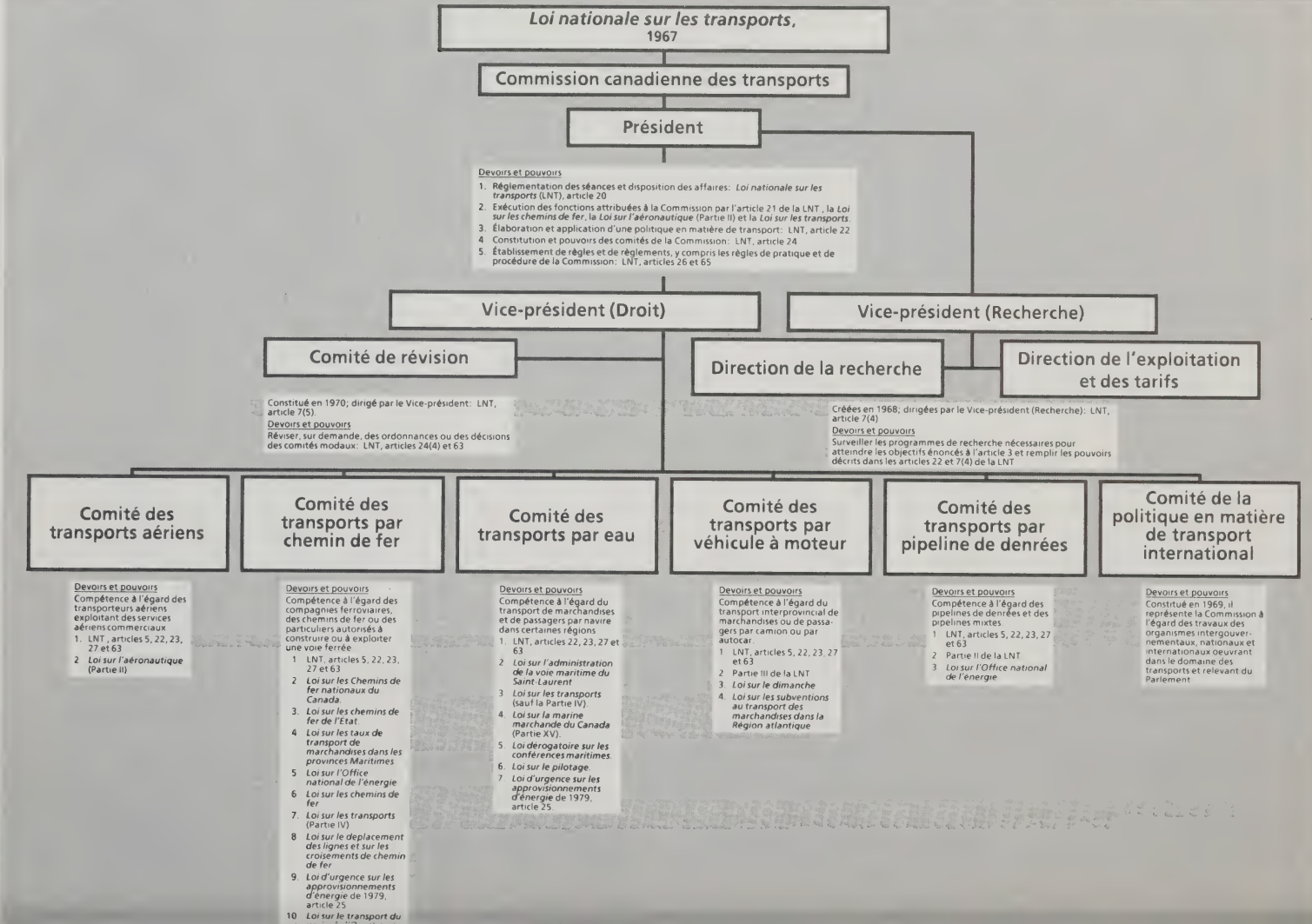
Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

Tél.: (306) 975-5201
Télex: 074-2693

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS



Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



provoqués par des actions irresponsables des conducteurs. La campagne Gareautrain est un programme d'information publique mis sur pied à l'échelle nationale en 1981 afin de sensibiliser le public aux dangers que peuvent comporter les passages à niveau. Cette campagne est parrainée conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada, avec la collaboration du Conseil canadien de la sécurité et de la Commission canadienne des transports.

Transport par eau

Au mois de février, le Comité des transports par eau (CTE) s'est prononcé en faveur de l'acquisition de Task Terminal Limited de Montréal par CN en 1982. Cette décision faisait suite à une audience publique tenue en 1983 dans le cadre de laquelle une enquête avait été menée sur d'autres acquisitions faites par CN. À la demande de participants à l'audience qui voulaient une discussion ouverte sur les questions d'intérêt public ayant une incidence sur l'avenir du port d'Halifax, le CTE prévoit une audience publique en 1985 en vue d'étudier tous les aspects de l'intégration verticale qui s'est effectuée dans l'industrie canadienne des transports suite à l'acquisition des compagnies de navigation par des compagnies ferroviaires.

Le CTE étudie aussi la formation de Canada Line par CP Navigation et la Compagnie Maritime Belge, deux entreprises exploitant des services de transport par conteneurs entre Montréal et l'Europe. La décision est à venir.

Transport intermodal/multimodal

Parmi les récentes tendances du développement de la politique en matière de transport, l'une des plus importantes est l'utilisation accrue de services de transport intermodal et multimodal.

Les questions que l'on examine présentement incluent les gros investissements, les fusions, l'introduction de nouvelles techniques et l'incidence des services multimodaux sur les intérêts contractuels des transporteurs, des expéditeurs et des transitaires.

Par ailleurs, la Commission a constitué un groupe de travail interne chargé d'examiner les moyens et les méthodes de traiter efficacement les problèmes que posent la mise sur pied et l'expansion des services de transport multimodal et de protéger l'intérêt public.

Les personnes handicapées

Depuis sa création en 1980, le Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés de la CCT s'efforce de solutionner les problèmes de transport des voyageurs handicapés. À cet égard, il en est à élaborer une procédure administrative qui régira la délivrance d'une carte de transport multimodal par la Commission. C'est au Bureau du coordonateur du transport des personnes handicapées qu'il incombera d'administrer la délivrance de la carte, qui servira à identifier les voyageurs devant se déplacer avec une personne les accompagnant et qui permettra à cette dernière de bénéficier d'un tarif réduit. Le Comité s'applique à faire accepter la carte par les transporteurs et les principaux intéressés, et des progrès ont été réalisés en ce sens.

En 1981, le Comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés avait recommandé que la personne chargée d'accompagner une personne handicapée voyageant en avion pour subvenir aux besoins personnels de celle-ci soit transportée gratuitement. En 1982, le Comité des transports aériens (CTA) a étudié la question pour en venir à la conclusion que les tarifs déposés par les transporteurs aériens étaient, à son avis, préjudiciables à ces voyageurs et aux voyageurs obèses ayant besoin de plus d'un siège. Les transporteurs en ont appelé de cette décision, ce qui a mené à la formation d'un comité spécial composé de membres du CTA et chargé d'étudier la question plus en profondeur. Ce comité a reçu 85 présentations et devrait remettre son rapport au début de 1985.

En janvier 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a tenu une audience publique en vue d'enquêter relativement à l'appel interjeté par un handicapé qui s'était vu refuser le transport de sa voiture électrique par VIA Rail. Plus particulièrement, l'appelant demandait que le CTCF définisse le terme «fauteuil roulant» apparaissant dans le tarif de transport des bagages en fourgon de VIA Rail. Le CTCF a décidé que la voiture en question était une voiture conçue à des fins industrielle et qu'en tant que telle, elle ne pouvait être considérée comme un fauteuil roulant. Il a donc conclu que par son refus, la compagnie ferroviaire n'avait pas contrevenu à son obligation de fournir des installations suffisantes et convenables.

La Commission s'est aussi occupée activement d'établir des normes d'accessibilité pour le service de trains de voyageurs interurbains.

les annales de la CCT. Elle portait sur des projets de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée), en association, de la Trans-Ontario Railway Company et de la Erie Express Railway Corporation visant l'acquisition d'intérêts dans la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company appartenant à Conrail de Philadelphie.

Dans la décision qu'il a rendue le 14 décembre, le Panel n'a rejeté aucun des trois projets, car, à ses yeux, ils ne restreignaient pas indûment la concurrence et ne nuisaient en rien à l'intérêt du public. Dans cette décision, le Panel a également agréé la requête de CP Ltée et a recommandé au gouverneur en conseil d'approuver l'entente dont CN et CP Ltée avaient convenu avec Conrail en avril 1983. Erie Express et Trans-Ontario ont interjeté appel de la décision du CTCF auprès du Cabinet.

Une autre audience s'est tenue en septembre et en octobre, dans le cadre d'une enquête de la CCT sur l'incidence de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis sur le Canada. L'étude a débuté en 1983 à la demande du ministre des Transports après que deux importantes sociétés ferroviaires canadiennes aient déclaré des pertes de recettes de 100 millions de dollars au profit de concurrents américains depuis l'adoption par les États-Unis de la loi *Staggers Rail Act* de 1980. Un rapport du personnel de la Commission a paru en mai et, en raison de l'importance de la question à l'échelle nationale, on a jugé qu'il y avait lieu de tenir des audiences publiques. Le rapport final de l'enquête de la CCT, publié à la fin de l'année, concluait que les systèmes de réglementation du transport ferroviaire des deux pays ne sont plus compatibles et proposait un certain nombre de changements d'ordre législatif pour harmoniser à nouveau la tarification du transport ferroviaire transfrontalier.

Le CTCF s'est occupé de deux autres questions d'intérêt général, soit les requêtes déposées par CN et CP Rail en autorisation d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et la ponctualité des trains de voyageurs de VIA Rail pendant la période des Fêtes.

Aux fins de la première enquête, le CTCF a d'abord tenu une conférence préalable à l'audience sur la question, suite à laquelle un groupe de travail formé de représentants des chemins de fer, des syndicats et de la CCT s'est réuni dans le but d'élaborer un plan de mise à l'essai des trains sans fourgon de queue. Le plan a été distribué aux parties intéressées au mois d'octobre et des audiences publiques ont débuté en décembre pour qu'elles puissent émettre leurs opinions. Les audiences se poursuivront en 1985.

En ce qui a trait à VIA Rail, un groupe de travail composé de trois cadres supérieurs de la CCT a rédigé un rapport dans lequel ils imputent les problèmes de ponctualité de VIA Rail à un matériel désuet et peu fiable et à des ententes d'exploitation insatisfaisantes conclues avec les deux principales compagnies ferroviaires. Le groupe de travail recommandait que VIA remplace son parc de locomotives et de voitures par du matériel nouveau adapté à l'Amérique du Nord et qu'elle négocie de meilleures ententes avec CN et CP Rail pour l'utilisation des voies ferrées et l'entretien des locomotives.

Sécurité

Au mois de février, le CTCF a publié sa décision faisant suite à une audience publique et à une enquête portant sur l'accident qui s'était produit en décembre 1982 à la gare de triage de CP Rail à Winnipeg, et au cours duquel six locomotives sans surveillance ont percuté cinq voitures citernes vides, provoquant une explosion et un incendie. L'accident a été imputé à une erreur humaine. La CCT a immédiatement émis une série d'ordonnances visant à améliorer les normes de sécurité et à assurer une meilleure formation et une supervision plus efficace des employés de chemin de fer.

De mars à août, la CCT a mené une autre enquête qui portait cette fois sur les causes et les circonstances de la défaillance d' un wagon-citerne à la gare de triage McMillan de CN au nord-ouest de Toronto. L'incident est survenu quand l'extrémité d'un wagon-citerne, qui avait déjà contenu du gaz butane, a explosé. Vingt-six wagons-citernes ont dû être mis hors de service parce qu'on craignait y déceler des fissures semblables à celles que présentait le wagon accidenté. Le rapport du commissaire chargé de l'enquête a été soumis au CTCF et devrait être rendu public au début de la nouvelle année.

Bien que les chiffres publiés au mois de février démontrent que le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué en 1983, en comparaison avec l'année précédente, le CTCF a intensifié son programme d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Les diverses recommandations qu'il entend faire visent, notamment, à rendre plus visibles les panneaux de signalisation aux passages à niveau et à élargir les programmes de sensibilisation des conducteurs entrepris dans le cadre de la campagne Gareautrain dans le but de réduire le nombre des accidents qui surviennent aux passages à niveau et qui sont

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports (CCT) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

L'administration centrale se trouve dans la région de la Capitale nationale et la Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon (Saskatchewan) en 1979.

La CCT exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche et l'autre s'occupe de recherche ainsi que des questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1984, les comités de la CCT ont rendu 924 décisions et délivré 2 815 ordonnances; ils ont tenu 42 audiences en un nombre record de 249 séances.

Points saillants de 1984

Transport aérien

Le Comité des transports aériens (CTA) a tenu deux audiences importantes dont l'incidence se fait déjà sentir dans le domaine du transport aérien au Canada.

L'audience tenue au début de l'année sur la tarification aérienne canadienne et les vols d'affrètement intérieurs a clairement démontré que des changements s'imposent et a contribué de façon notable à l'élaboration de la nouvelle politique aérienne du Canada. Des nombreuses recommandations que contenait le rapport provisoire du CTA, à la lumière des preuves recueillies au cours de cette audience, la principale visait l'établissement de zones tarifaires permettant d'élargir le marché des tarifs réduits. Le système à trois zones tarifaires proposé a aussitôt été adopté, pour être remplacé en septembre par un système à deux zones ayant pour effet d'assouplir davantage la réglementation des transporteurs à horaire fixe et des transporteurs par affrètements. L'audience sur les tarifs aériens a entraîné d'autres modifications, notamment des modifications aux dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens régissant les vols d'affrètement avec réservation anticipée (VARA) intérieurs et internationaux.

La seconde audience d'importance qu'a tenue le CTA portait sur la qualité des services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées. Des audiences ont eu lieu en juin et juillet dans 19 collectivités du Canada disséminées entre le Labrador et le Yukon. Le rapport sommaire publié au mois de novembre mettait l'accent sur l'importance du transport aérien dans les régions éloignées où les gens ne peuvent avoir recours à aucun autre type de transport. L'adoption des recommandations du rapport pourrait permettre d'augmenter la concurrence et de réduire les frais des voyageurs et des expéditeurs dans ces régions.

Transport par chemin de fer

L'audience publique tenue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) à l'été et à l'automne derniers est une des plus longues dans

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 15

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 31

Comité des transports par eau 41

Comité des transports par véhicule à moteur 47

Comité de la politique en matière de transport international 51

Comité des transports par pipeline de denrées 53

Comité de révision 57

Direction de la recherche 59

Direction de l'exploitation et des tarifs 63

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 69

Appendices 81

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1984

Président: L'honorable Jean Marchand, C. P.

Vice-président (Droit): J.D. Thompson, c. r.[1] / J.T. Gray, c. r.[2]

Vice-président (Recherche): Yves Dubé

Commissaires:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers[3]
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[1]
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.[4]
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission: D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois[5] M.D. Armstrong[6]
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.A.D. Magee
Révision	J.D. Thompson, c. r.[1] J.T. Gray, c. r.[2]
Transports par eau	Anne-Marie Trahan, c. r.[7] Paul Langlois[5]

[1] Nomination le 29 juin 1984.
[2] Fin de mandat le 31 mai 1984.
[3] Nomination le 9 juillet 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.
[5] Nomination à la présidence du CTA le 10 décembre 1984.
[6] Quitte la présidence le 10 décembre 1984.
[7] Nomination à la présidence du CTE le 10 décembre 1984.

Emplacement	Adresse postale
Les Terrasses de la Chaudière 15, rue Eddy Hull (Québec)	Ottawa K1A 0N9 Tél.: (819) 997-6567 Télex: 053-4254

Commission canadienne des transports
Président

Canadian Transport Commission
President

L'honorable Don Mazankowski, C. P.
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président de la
Commission canadienne des transports,

Jean Marchand, C. P.

Canada

Le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1984 a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de traitement des mots.

Équipement: Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985
N° de catalogue TT1-1984
ISBN 0-662-53527-8

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1984

Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1984

Canada

CAI
TA87
-A56

Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Nineteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1985

Canada

Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Nineteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1985

LIBRARY
APR 8 1986
University of Toronto

Canada

The Nineteenth Annual Report 1985 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Word Processing Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1986
Catalogue No. TT1-1985
ISBN 0-662-54320-3

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Bureau du Vice-président

Canadian Transport Commission
Office of the Vice-President

The Honourable Don Mazankowski, P.C.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the nineteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1985.

Yours sincerely,

J.David Thompson, Q.C.
Vice-President (Law)
Canadian Transport Commission

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1985

President: Honourable Jean Marchand, P.C.[1]

Vice-President (Law): J.David Thompson, Q.C.

Vice-President (Research): Yves Dubé

Commissioners:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.[2]
Mike Landers
Paul Langlois
J.A.D. Magee[3]
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.F. Walter[4] J.A.D. Magee[3]
Review	J.David Thompson, Q.C.
Water Transport	Anne-Marie Trahan, Q.C.

[1] Resigned July 31, 1985.
[2] Appointed March 11, 1985.
[3] Term expired January 10, 1985.
[4] Appointed RTC Chairman December 17, 1984, effective January 11, 1985.

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 17

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 33

Water Transport Committee 41

Motor Vehicle Transport Committee 47

International Transport Policy Committee 49

Commodity Pipeline Transport Committee 51

Review Committee 53

Research Branch 55

Traffic and Tariffs Branch 59

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 65

Appendices 75

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* (NTA) on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

The principal objective of the CTC as stated in the NTA was of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines."

The CTC, located in the National Capital Region, succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A CTC Western Division was set up in Saskatoon, in 1979.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals, and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, while the other handles traffic and tariff matters.

During 1985, CTC committees issued 1 135 decisions and 3 043 orders; they held 35 hearings over 188 sitting days.

Transportation Policy

In July 1985, the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, released a position paper outlining sweeping revisions to Canada's transportation policy. The paper entitled *Freedom to Move – A Framework for Transportation Reform*, contained key thrusts in the area of competition, reduced economic regulation, and greater reliance on market forces. Its effect on the Canadian Transport Commission will be dramatic.

The Minister of Transport said at the time that economic regulatory reform in transportation was needed in Canada if it were to "achieve economic renewal and growth to meet international competition." He said "Canada's ability to achieve economic progress in the 1980s and the 1990s will depend in large measure on a productive and more efficient transportation system."

As such, the present role of the Canadian Transport Commission will be changed. It is the federal government's view that the changing environment of regulatory administration, coupled with the determination to reduce government interference in the marketplace, requires the establishment of a new regulatory agency as a successor to the Canadian Transport Commission.

According to the Minister of Transport, the organizational structure of the new national transportation authority will differ from the Commission, reflecting its reduced role due to lessened economic regulation.

HIGHLIGHTS OF 1985

Rail Transportation

Branch Lines

The Commission's Western Division, at the request of the Governor in Council, was asked in 1985 to inquire into possible options and alternatives to railway branch lines in Canada. The objective of the inquiry was to find better ways to improve the effectiveness, efficiency and reliability of the railway system at minimum cost.

The Western Division, which issued its report in June following receipt of more than 80 industry and public submissions, found that branch line subsidization had grown from $37.1 million in 1971 to $322 million in 1982, and that the subsidy program had not given consideration to competition from other modes of transport.

The report recommended that trucking companies, short-line railways and elevator companies be allowed to apply for the diversion of subsidies. It also recommended a complete review of railway costing.

Regulatory Reforms

A Commission report in June recommended a number of regulatory reforms as a result of a public hearing into domestic rail traffic and import/export traffic through Canadian ports.

The report, which followed a December 1984 report on the effects in Canada of United States railway deregulation in the area of transborder traffic, was issued after a public hearing at Montréal, Halifax, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver and Hull in April and May 1985.

The report, which was requested by the Minister of Transport, recommended that Canadian shippers should have the ability to contract confidentially for transportation services with the railways, and that shippers and railways be allowed to agree to limit liability without Commission approval. It also suggested that the railways should continue to be required to honour their common carrier obligations, and that railways and shippers should have the ability to continue to participate in agreed charges.

Rail Safety

A government/public interest group/industry team of technical experts was formed in October by the CTC to provide an immediate response in the determination of causes of serious railway accidents involving dangerous goods.

The seven-person team, called Immediate Response Railway Accident Technical Experts (IRRATE), will be able to start investigations within hours of a railway accident when called upon to do so. As a result, the Railway Transport Committee (RTC) will have immediate access to advice from an impressive range of technical expertise so that quicker action can be taken to identify and remedy the causes of railway accidents, with a consequent improvement in rail safety in Canada.

Cabooseless Trains

In September, the RTC granted Canada's two major railways qualified approval to test the performance and reliability of an end-of-train device, which the railways claim can safely perform a number of the monitoring functions of a crew in a caboose.

The RTC decision stipulated that the tests, however, should occur only in the presence of a manned caboose so that unnecessary risks are avoided before knowing how the electro-mechanical device will perform.

The RTC said the presence of a crew in the caboose would allow them to carry out and report those safety functions which it has been alleged the device cannot do in emergencies and in normal operations. As such, the RTC concluded that two types of tests are necessary.

The RTC will require one test to evaluate the reliability of end-of-train equipment and associated devices. The other will evaluate the acceptability of the risks arising from any loss of functions now carried out by the caboose crew, but which cannot be performed by the end-of-train device. The results of the tests will be known in 1986.

Billboard Campaign

In August, the RTC launched a nation-wide billboard campaign aimed at alerting motorists to the dangers at railway crossings.

The giant billboard, a graphic depiction of a "close call" between a car and a locomotive at a level crossing, was unveiled on Parliament Hill by the Minister of State for Transport.

The $200 000 for the campaign came from the Commission's grade crossing fund and was given to Operation Lifesaver, a joint safety project of the Railway Association of Canada and Transport Canada in co-operation with the Canada Safety Council and the Railway Transport Committee.

New Crossbucks

A new crossbuck for railway crossings, developed to help reduce the number of accidents, was introduced to motorists in Alberta and British Columbia during the year.

The red and white, highly-relective warning sign, which was unveiled in July at Edmonton by the Minister of Transport, will be phased-in across Canada by March 1987. More than 31 000 cross-bucks will be installed.

The Commission will be contributing about $3.2 million to purchase and install the signs with the balance being provided by the railways.

Air Transportation

Regulations Relaxed

The year was marked by further relaxation in the regulation of air transport in Southern Canada in keeping with initiatives introduced in 1984, and continued through 1985, by the federal government and the Air Transport Committee (ATC).

Several favourable decisions were issued on applications by scheduled carriers to extend their route networks within Southern Canada to compete directly with established carriers on mature routes, and a number of carriers received approval to consolidate their unit toll licences, relieving them of previous constraints against the operation of direct services between points formerly on separate licences.

Also, applications to provide charter air services wholly within Southern Canada were exempted from the requirement to prove public convenience and necessity, significantly speeding up the licensing process as well as considerably widening the opportunities for new charter carriers to enter this market, and for existing charter carriers to expand the range of their services.

Northern Services

The results of a major cross-Canada hearing by the committee in 1984 were summarized in the *Final Report on the Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas.* Implementation of the recommendations contained in the report for major changes in the regulation of northern air transport is being held in abeyance by the committee at the request of the Minister of Transport pending the report of the House of Commons Standing Committee on Transport on its study of federal transportation policies and programs affecting northern, remote and isolated areas. In the interim, by agreement with the Minister, the ATC will be monitoring more closely the operations of air services in northern and remote areas.

Air Services Adequacy

In March, the committee conducted a hearing into the adequacy of air services in the coastal region of British Columbia. The hearing panel's report identified a number of problems and issues which were the cause of inefficiencies in operations by the carriers, and made recommendations for their correction. Of special note was a proposal to modify the licensing procedure to permit carriers greater flexibility in providing "flag stop" unit toll services to temporary locations established in connection with resource industry activities. The panel's recommendations were adopted and are now being implemented by the ATC.

Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement

Several new Canada – United States routes were approved under both the automatic and discretionary provisions of the 1984 Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between the two countries, among them Vancouver – Seattle, Toronto – Buffalo, and Toronto – Atlantic City. Procedures developed for the selection of Canadian air carriers to operate services under the RLCS Agreement include the solicitation of competing applications and a carrier selection process. This marks the first time that such a solicitation/selection process has been used in Canada.

Enforcement

The ATC pursued its commitment to the application of a uniform enforcement program on a national basis by opening regional enforcement offices in Toronto, Montréal and Moncton to complement those previously established in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

Water Transportation

Shipping Trades

The Water Transport Committee (WTC) conducted a factual analysis of the conditions into the Canada – South America ocean shipping trades for the Minister of Transport in 1985. It will be published early in 1986. In general, the report concluded that Canadian exports were not adversely affected by the South American reserved cargo rules. Greater participation by Canadian carriers would depend on their acceptance as "national lines" by South American regulatory authorities.

Northern Shipping

Following a public hearing in December 1984, at Stony Rapids, Sask., Fort Chipewyan and Fort McMurray, Alta., into water transport services in the Lake Athabasca region, the WTC submitted its report to the Minister of Transport in April 1985. The WTC inquiry, which focussed on a review of the 1984 shipping season, identified areas for future improvement, and addressed the question of the continued need for economic regulation of the water transport services in the region.

A public hearing into the policy and practice of current licensing procedures and related regulation of water transport services on the Mackenzie River and Canadian Western Arctic waters was conducted in June. The hearing, which occurred in Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine, N.W.T., and Edmonton, Alta., dealt with issues such as long-term licensing, community resupply, overcapacity and schedule of services. The WTC report and recommendations were sent to the Minister of Transport in August.

Pilotage Charges

The WTC conducted several investigations into pilotage charges during the year. The most notable concerned the Laurentian Pilotage Authority. The committee conducted a 51-day public hearing on the matter and its report and recommendations will be issued in early 1986.

CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-1011
Telex: 04-508523

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
20 Toronto St., Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 2B8

Tel.: 416-973-9820

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Que.
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-388-7040

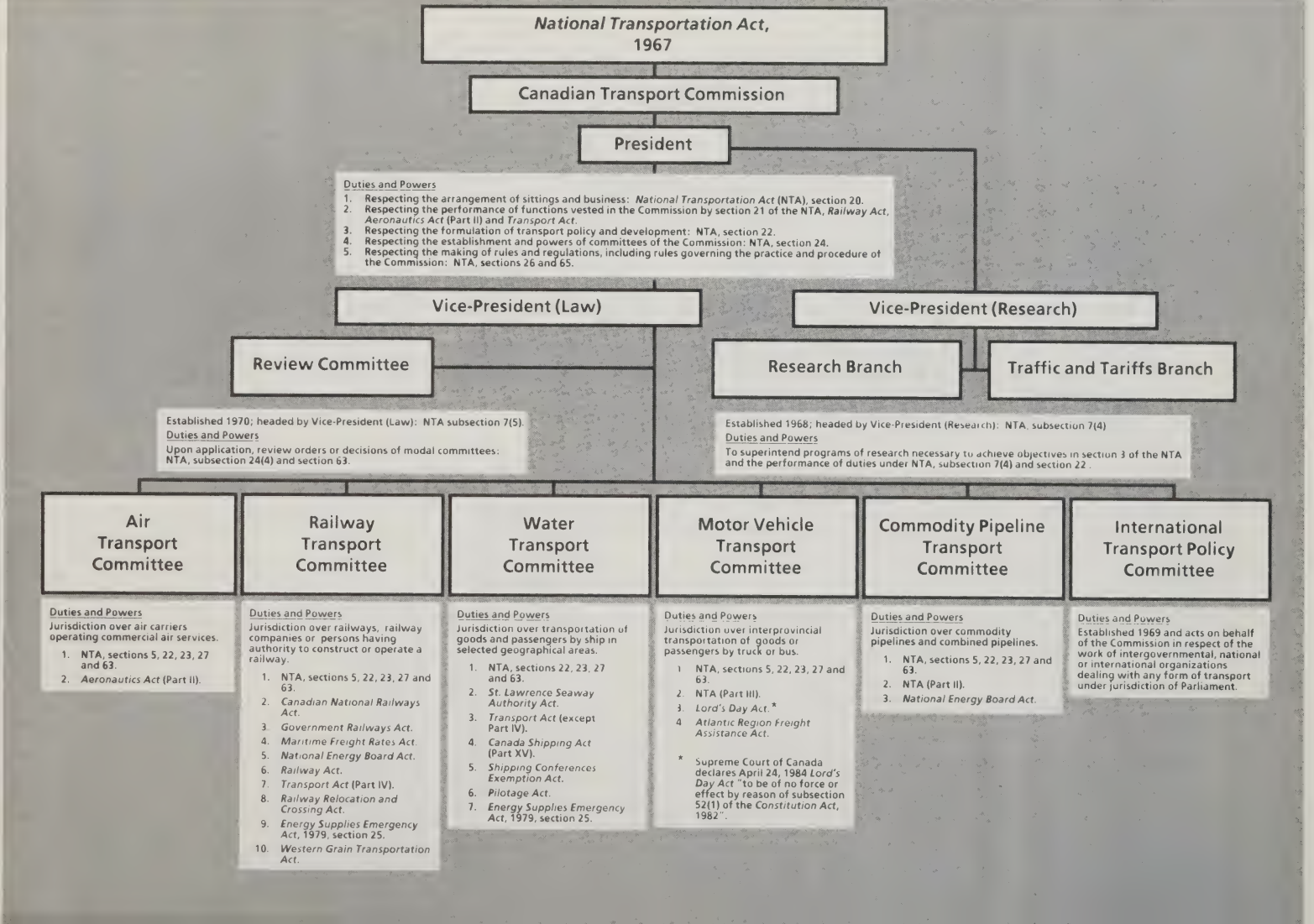
CTC Western Division

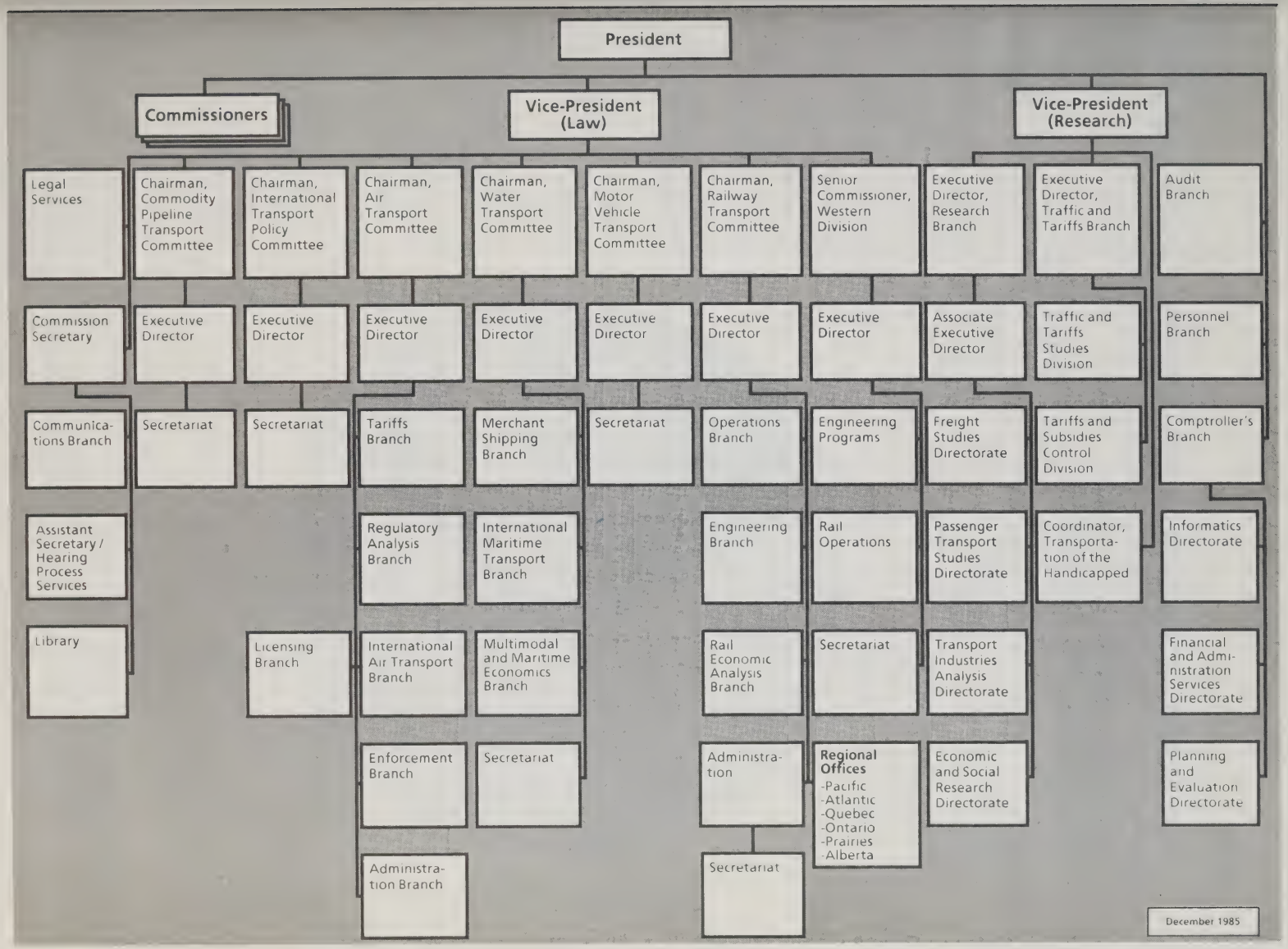
Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

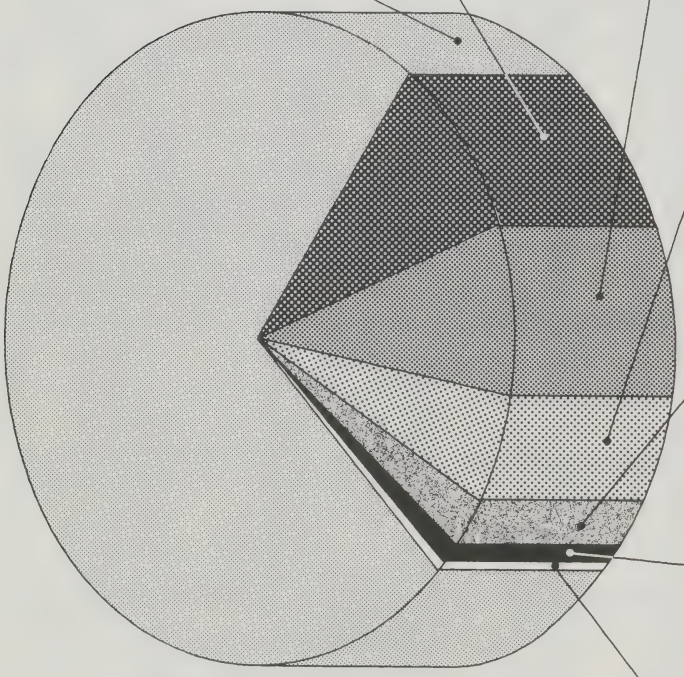
Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission




President
Commissioners
Vice-President (Law)
Vice-President (Research)
Legal Services
Chairman, Commodity Pipeline Transport Committee
Chairman, International Transport Policy Committee
Chairman, Air Transport Committee
Chairman, Water Transport Committee
Chairman, Motor Vehicle Transport Committee
Chairman, Railway Transport Committee
Senior Commissioner, Western Division
Executive Director, Research Branch
Executive Director, Traffic and Tariffs Branch
Audit Branch
Commission Secretary
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Associate Executive Director
Traffic and Tariffs Studies Division
Personnel Branch
Communications Branch
Secretariat
Secretariat
Tariffs Branch
Merchant Shipping Branch
Secretariat
Operations Branch
Engineering Programs
Freight Studies Directorate
Tariffs and Subsidies Control Division
Comptroller's Branch
Assistant Secretary / Hearing Process Services
Regulatory Analysis Branch
International Maritime Transport Branch
Engineering Branch
Rail Operations
Passenger Transport Studies Directorate
Coordinator, Transportation of the Handicapped
Informatics Directorate
Library
Licensing Branch
International Air Transport Branch
Multimodal and Maritime Economics Branch
Rail Economic Analysis Branch
Secretariat
Transport Industries Analysis Directorate
Financial and Administration Services Directorate
Enforcement Branch
Secretariat
Administration
Regional Offices
-Pacific
-Atlantic
-Quebec
-Ontario
-Prairies
-Alberta
Economic and Social Research Directorate
Planning and Evaluation Directorate
Administration Branch
Secretariat
December 1985

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1985



Statutory payments under the *Western Grain Transportation Act*

$495 456 000
($589 776 000)
72.3%

Statutory payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*

$61 080 000
($55 298 000)
8.9%

Statutory payments under the *Railway Act*

$ 59 260 000
($102 109 000)
8.6%

Administration

$45 992 000
($42 567 000)
6.7%*

* 5.4% Salaries and wages
1.3% Other

Payments under the *Maritime Freight Rates Act*

$15 693 000
($14 413 000)
2.3%

Payments under the *Railway Relocation and Crossing Act*

$6 696 000
($6 789 000)
1.0%

Operating subsidies paid to regional air carriers

$1 500 000
($2 100 000)
0.2%

Note: Figures for 1984 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	59 260	102 109	(42 849)
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	61 080	55 298	5 782
Statutory Payments Under the *Western Grain Transportation Act*	495 456	589 776	(94 320)
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1 500	2 100	(600)
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	15 693	14 413	1 280
Payments Under the *Railway Relocation and Crossing Act*	6 502	6 789	(287)
Contributions to Operation Lifesaver	194	–	194
Total	**639 685**	**770 485**	**(130 800)**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	8 697	7 967	730
Rail Transport	17 864	16 254	1 610
Motor Vehicle Transport	2 420	2 306	114
Other Transport	2 115	1 820	295
Research and Analysis	6 275	5 857	418
Administration	8 621	8 363	258
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	7 549	6 887	662
International Transport Policy Committee	129	122	7
Motor Vehicle Transport Committee	196	155	41
Railway Transport Committee	15 187	13 537	1 650
Water Transport Committee	1 665	1 411	254
Western Division	1 133	1 387	(254)
Research Branch	4 078	3 897	181
Traffic and Tariffs Branch	3 833	3 576	257
Administration and Support Services	12 222	11 595	627
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1985	1984	Increase (Decrease)
Air Transport	161.9	150.1	11.8
Rail Transport	296.3	284.3	12.0
Motor Vehicle Transport	61.4	64.2	(2.8)
Other Transport	36.1	36.5	(0.4)
Research and Analysis	102.0	104.6	(2.6)
Administration	186.9	188.1	(1.2)
Total	**844.6**	**827.8**	**16.8**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1985	1984	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	145.7	134.3	11.4
International Transport Policy Committee	1.7	1.3	0.4
Motor Vehicle Transport Committee	2.4	3.0	(0.6)
Railway Transport Committee	253.7	242.5	11.2
Water Transport Committee	29.5	30.5	(1.0)
Western Division	20.3	19.3	1.0
Research Branch	67.0	66.8	0.2
Traffic and Tariffs Branch	91.3	96.6	(5.3)
Administration and Support Services	233.0	233.5	(0.5)
Total	**844.6**	**827.8**	**16.8**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	6 544	5 946	598
Rail Transport	14 499	13 063	1 436
Motor Vehicle Transport	2 208	2 126	82
Other Transport	1 694	1 497	197
Research and Analysis	4 957	4 561	396
Administration	6 892	6 555	337
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5 677	5 146	531
International Transport Policy Committee	134	55	79
Motor Vehicle Transport Committee	136	131	5
Railway Transport Committee	12 559	11 054	1 505
Water Transport Committee	1 310	1 229	81
Western Division	699	1 002	(303)
Research Branch	3 277	2 996	281
Traffic and Tariffs Branch	3 392	3 253	139
Administration and Support Services	9 610	8 882	728
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	2 153	2 021	132
Rail Transport	3 365	3 191	174
Motor Vehicle Transport	212	180	32
Other Transport	421	323	98
Research and Analysis	1 318	1 296	22
Administration	1 729	1 808	(79)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	1 872	1 741	131
International Transport Policy Committee	1	67	(66)
Motor Vehicle Transport Committee	60	24	36
Railway Transport Committee	2 628	2 483	145
Water Transport Committee	349	182	167
Western Division	434	385	49
Research Branch	801	901	(100)
Traffic and Tariffs Branch	441	323	118
Administration and Support Services	2 612	2 713	(101)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION was established in May 1979, following a decision by both Cabinet and the Commission to create a higher profile in the West.

The Western Division, located in Saskatoon, has had the effect of facilitating direct communication between the Commission and those individuals, communities, air carriers, industries and other interested organizations and groups regarding information, or submitting applications or complaints to the Commission.

Two commissioners, who are members of all modal committees, are assigned to the Western Division. They are assisted by professionals and support staff operating out of the Commission's Western headquarters.

During 1985, the Western Division conducted public hearings as follows:

Public hearings were held at three locations in Western Canada during March 1985, to consider an application by CN Cargill Grain and Northern Sales for authority to publish lower rates pursuant to section 45 of the *Western Grain Transportation Act*. The application was withdrawn during the course of the hearing on March 15, 1985.

The Minister of Transport appointed Commissioner J.M. McDonough, under subsection 81(2) of the *National Transportation Act*, to hold a public hearing to provide interested parties an opportunity to express their concerns and opinions on the possible locations for a connection between the CP Rail Colonsay Subdivision and the CN Watrous Subdivision. A report was filed with the Minister on Nov. 20, 1985.

Public hearings were held to consider Canadian National Railway Company's (CN) application to discontinue the Edmonton–Waterways, Alta. mixed-train service. A decision is pending.

Public hearings were held to consider CN's application to remove agents and station buildings at a number of points in Alberta and Saskatchewan. A decision is pending.

During the year, the Western Division issued a total of 228 decisions and 310 orders related to new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air services, rail grade crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, construction of new trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

Railway Branch Line Applications 1980 - 1985

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	**47**
Total Applications (miles)	876	527	**1 403**
Operations Ordered Abandoned (miles)	644	448	**1 092**
Operations Ordered Retained (miles)	90	37	**127**
Applications Pending (miles)	–	9	**9**
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	**175**
Total Basic Network			**15 976.13 miles**

Railway Branch Line Inquiry

On Dec. 20, 1984, the Governor in Council asked the Western Division of the Commission to consult, on a wide and informal basis, with industry and the public, on the options and alternatives to railway branch lines in Canada. The objective was to find better ways to improve

railway transportation for the purposes of providing the most effective, efficient and reliable transportation system at minimum cost. The Commission was asked as well to review the current standards for the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. The Commission was required to submit a report to the Governor in Council, through the Minister of Transport, by June 30, 1985. On Dec. 21, 1984, the Minister announced that Commissioner J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division would head the inquiry.

Following receipt of more than 80 submissions and 40 meetings with major interested parties from coast to coast and in the United States, a report *Report of the Inquiry into Railway Branch Lines* was issued on June 28, 1985.

The report highlighted a dramatic increase in the subsidization of branch lines by the federal treasury over the period 1971-1982 ($37.1 million to $322 million). On the 9 929 miles of branch line track subsidized in 1982, this amounted to $32 460 per mile and an average of $1 000 per car.

It was found that the Branch Line Subsidy Program had fostered the retention of uneconomic and inefficient transportation services at a substantial cost to the public treasury and had not given consideration to competitive methods of transport.

The inquiry recommended that branch line users should be made aware of the costs of branch line operations annually and that trucking companies, short-line railways and elevator companies should be granted the right to apply for the diversion of subsidies. The inquiry recommended demonstration projects to measure the economic feasibility of such innovative transport methods as short-line railways and off-line elevators.

The inquiry recommended a complete review of Railway Costing Order No. R-6313 and railway subsidy claim procedures. The inquiry found that branch line subsidies have been paid based upon a costing system which is not site-specific. Costs have been founded on a costing methodology which is based on railway system costs modified and allocated to the branch line, together with specific costs incurred.

In addition, the report made specific recommendations on the Prairie Branch Line Rehabilitation Program, and recommended the grain originating on CP Rail lines in Prairie Canada have access to the ports of Churchill, Man. and Prince Rupert, B.C. on the existing *Western Grain Transportation Act* rate scale using the shortest possible two-line mileages.

Information concerning branch line hearings and decisions, and orders and decisions for the removal of other trackage is provided in Appendices A – I and A – II.

Passenger-Train Service

A prototype of the rail bus proposed for passenger service in Northern Manitoba was demonstrated in Winnipeg on May 31, 1985. After completing tests on the Greater Winnipeg Water District Railway, the prototype unit was moved to Thompson, Man. for further testing on Inco and CN trackage. The Commission's role consists of consultation on technical matters, railway rules, and operating procedures, etc.

A public hearing was held concerning CN's application for the discontinuance of passenger-train service between Edmonton and Waterways, Alta., and the existing facilities and accommodations for traffic provided. A decision is pending.

Station and Agency Closures

In January 1985, there were two applications outstanding for agent and station removal involving 21 stations. As a result of public hearings held during June 1984, a decision was issued January 16, 1985 with respect to the Northern Manitoba Carload Centre.

Public hearings were held during November 1985, concerning an application by CN to remove agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Lloydminster, Grand Centre, Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and replace the buildings with passenger shelters at Wainwright, Hinton, Edson, Biggar and Unity. A decision is pending.

Vancouver Port Study

Meetings were held in Vancouver in June 1985, by the sponsors of the study, attended by various shippers and carriers to review Phase I of the report and recommendations. Sponsors of the study were the CTC, Transport Canada, and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. Significant progress has been made in resolving several of the

potential bottlenecks identified in this report during this past year and access by rail continues to be good. The situation will be monitored for another year, and it is expected a review of the Phase I report in its entirety will be made in 1987.

Joint Track Usage Study

This study was undertaken in 1983 under the joint sponsorship of the CTC, Transport Canada, CP Rail, CN and the provinces of British Columbia, Alberta and Saskatchewan. Its purpose was to find ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C. The final draft report is in the hands of the sponsors for consideration.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for financial auditing and engineering control of the Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to restore or upgrade approximately 5 900 miles of grain-dependent railway branch lines in the basic rail network in Western Canada, continued during 1985. The standard to which rail lines are generally being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1985 totalled approximately $597 million.

During 1985, financial audits continued on work completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work and preliminary inspections for the 1986/87 year have been completed. It is expected that a further 1 530 miles of branch lines will have received work by March 31, 1986 at a cost of approximately $100 million.

Rail Relocation Projects

In 1984, an application under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* was filed by the City of Regina covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, the city filed an application for Phase II.

The technical committee, under the chairmanship of the Director of Engineering, Western Division, carried on into 1985, with a final report being issued in August, which identified resolved and unresolved issues.

In February, there was a preliminary motion by CN and CP Rail to strike the Phase I application. A CTC decision was made dismissing the motion. Emanating from this decision, applications were made to the Federal Court to quash the decision of the Commission and stop further proceedings. The Federal Court dismissed these applications, with costs, on Nov. 22, 1985. CN and CP Rail have filed an appeal.

It is expected that a public hearing will be convened in 1986.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1985, construction on the Rogers Pass, B.C. tunnel project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track to the Pacific Coast, was maintained on a major scale.

This grade improvement project, originally estimated to cost $650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage within Glacier National Park, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

With the passage of the *Western Grain Transportation Act* in November 1983, certain responsibilities were assigned to the CTC. One such responsibility is that of monitoring the maintenance work carried out annually by the railways on grain-dependent branch lines. This monitoring program, under the direction of the Western Division, was carried out for the 1985 maintenance programs.

Traffic and Tariff Matters

During 1985, Western Division traffic personnel were involved in the investigation of several specific rate complaints, in assisting Ottawa personnel in *Western Grain Transportation Act* auditing, in carrying out a detailed study and analysis of interline grain rates related to the Branch Line Inquiry Report, and supplying freight rate and tariff information, as required, to various levels of government, farm organizations, producers, etc.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.F. Walter [1] / J.A.D. Magee [2], Chairman
J.-L. Bourret [3]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C. [4]
Mike Landers
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R.Wolfe

[1] Appointed Chairman of RTC, December 17, 1984, effective January 11, 1985.
[2] Term expired January 10, 1985
[3] Appointed September 9, 1985
[4] Appointed March 18, 1985

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the federal government. The *National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) provide the main statutory authorities for RTC regulation.

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations.

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area. There are six broad categories of activity: accident investigation; equipment and infrastructure monitoring; operations monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous goods by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Almost two-thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1985.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and now uses little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Western Grain Transportation Act*, which totalled $496 million in 1985, and under the *Railway Act*, which amounted to $59 million in 1985; and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc., amounting to some $400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1985.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 22 public hearings during 89 sitting days in 1985, and issued 29 decisions and 1 238 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC. The RTC's decisions resulting from public hearings are listed in Appendix B – I.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1985, 5 182 motive power units were inspected by regional personnel during 1 135 inspection visits and 40 887 cars were inspected on 1 390 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1985, 585 train heating boilers, 375 stationary boilers, and 1 008 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1985, 5 150 miles were inspected; and

(b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 58 locations. During 1985, 25 applications for fencing exemptions were received.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1985, 116 such applications were received and 112 orders issued.

- New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1985 construction season was $181 000 for CP Rail and $2 086 817 for CN.

- Right-of-Way Fire Prevention

In 1985, 285 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

- Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minium clearance requirements. During 1985, 21 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;

- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1985 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC.

Regulations

The Commission issued an amendment to the Railway Hygiene Regulations, CRC c. 1168 (O-3), an amendment to the Railway Vision and Hearing Examination Regulations, CRC c. 1173 (O-9), an amendment to the Railway-Highway Crossing at Grade Regulations, CRC c. 1184 (E-4), an amendment to the Railway Radio Regulations, and two amendments to Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175 concerning the use of reflectorized materials on yard limit signs. In addition, work was carried out on occupational safety and health, which is described later in this report.

Order-in-Council P.C. 1985-3489 dated Nov. 28, 1985 authorized the transfer of regulatory authority under sections 317 and 318 of the *Railway Act* from the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission to the Canadian Transport Commission with respect to wire crossings over or under railways.

With respect to the regulations concerning the installation and testing of protective devices at highway crossings at grade, CRC c. 1183 (E-6), orders issued to all railways authorized the use of a new pictogram crossing signboard for installations taking place after April 9, 1985.

The following amendments to existing regulations were approved by the RTC during 1985 and are currently with the Privy Council Office:

- Amendment to Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175, respecting handling of main track switches;
- Amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21); and
- Amendment to Scheduled "A" Directives respecting equipment rental rates.

The RTC approved modified versions of the following regulations and/or amendments to existing regulations that had been previously approved and referred to the Privy Council Office:

- Amendment to Regulations No O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175 respecting Form Y Train Order, Examples 3 and 4 and Engine Whistle Signals;
- Régulations re: Railway Qualification Standards of Locomotive Engineers, Transfer Hostlers, Conductors and Foremen; and
- Amendment to Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21).

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding had been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Commitments and payments of $6 million were made in 1985 under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1985

budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 474 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces. In 1985, the RTC funded a national billboard campaign to highlight the dangers of crossing accidents. This was undertaken by Operation Lifesaver, with RTC technical and public relations assistance.

The RTC has established a Working Group on Railway Crossing Accidents to examine the overall problem of railway crossing accidents and initiate measures that could be taken to reduce such accidents. There were four meetings of the working group in 1985. Membership in this group now includes railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada and the Roads and Transportation Association of Canada.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the Special Recovery Capital Projects Program for the contruction of five grade separations. In addition, orders were issued for another six grade separations with funding assistance from Transport Canada. Another 37 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1985.

Rail Line Relocation

In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. Funding has been approved by Transport Canada. A technical committee, having representation from the city, the provincial government, the railway companies and the Commission, has concluded its examination of the issues. A public hearing is expected to commence in the spring of 1986.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1985, 56 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved. In addition, 216 projects of a miscellaneous signal nature were either applied for or investigated, completed, and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for the red/white reflectorized type. The installation of new improved red and white pictogram crossing signboards took place in British Columbia and Alberta. Plans call for the progressive installation of these signs eastward until all the old signs in Canada have been replaced.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken, and on capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, guidelines were issued on flood lighting at public railway/highway crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices and on the use of active warning signs on the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 281.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for four areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring; and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs

on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1985, the branch was advised of some 4 500 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 000 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 584 crossing accidents, 285 derailments, and 99 collisions. (See Appendix B – V.)

Section 226 Accident Investigation

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1985 (see below). The report on the C&O derailment was published on May 9, 1985 and the report of the Penhold crossing accident was in the public domain on Dec. 30, 1985. The Lashburn report has been approved by the RTC and is in the process of release. The remaining reports will follow.

Feb. 11	Derailment on C&O No.2 Subdivision at Sarnia, Ont.;
Feb. 24	Derailment at mile 103.8 CP Rail Chalk River Subdivision at Petawawa, Ont.;
April 27	Derailment at mile 64.3 CN Blackfoot Subdivision at Lashburn, Sask.;
July 24	Collision between a VIA Rail passenger train and a transport truck at public crossing mile 82.19 CP Rail Red Deer Subdivision at Penhold, Alta.;
Aug. 10	Collision between a three locomotive consist and a yard movement in CN's Symington Yard at Winnipeg, Man.; and
Dec. 31	Derailment at mile 31.5 CP Rail Belleville Subdivision, near Bolingbroke, Ont.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act*, and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

The study and recommendations of the movement of dangerous goods in both Vancouver and Toronto continued to be acted upon in 1985. Hearings were held in Vancouver and Victoria in March 1985. As a result, a CTC decision was issued in September 1985, on a preferred plan for the removal of dangerous goods from the Vancouver harbour front. Comments on the plan and the implementation date are being considered by the committee. Details on modifications to the plan, including the new implementation date, will be issued in 1986.

A CTC decision on the Burton-Post Report entitled *The Transport of Dangerous Commodities by Rail in the Toronto Census Metropolitan Area: A Preliminary Assessment of Risk* was issued on May 15, 1985. It rejected the recommendation to divert the movement of dangerous goods from CP Rail's Galt and North Toronto subdivisions to CN Rail's York Subdivision. However, the decision solicited applications for the relocation of railway lines as well as submissions on improvements not addressed by the report.

Dangerous goods programs contain 29 activities, which are divided into the two areas of regulation and compliance.

Dangerous Goods Regulation

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and co-ordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

Presentations to, and liaison with, emergency response groups increased in 1985, including the Emergency Measures Organization. An audio-visual presentation is currently being prepared which gives an overview of the work of the Dangerous Goods Division, and is intended for use at emergency response presentations and seminars given by both headquarters' and regional staff.

The RTC, as a member of the Chemical Manufacturer's Association (Chemtrec) Ad Hoc Working Group on Standard Phraseology, played an integral part in putting together a book entitled *Recommended Terms for Personal Protective Equipment*, which will be published in 1986 and made available to all emergency response personnel in Canada.

During 1985, two major amendments were issued to the CTC Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. A set of amendments was issued effective July 1, 1985, to avoid conflict between the CTC regulations and the newly introduced Transportation of Dangerous Goods Regulations. On Oct. 15, 1985, amendments were made to include criteria of emission (within the dome housing of liquefied petroleum gas tank cars) above which limit such cars are considered to be leaking.

Under the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, an intensive container inspection program was implemented, in co-operation with Revenue Canada, Customs and Excise, and port authorities involved in containerized shipments of dangerous goods, to establish the degree of safety of dangerous goods within the rail transportation mode. Several hundred intermodal containers were inspected at Halifax and Saint John.

As part of the RTC's responsibility to fulfill the recommendations of the MacMillan Yard Inquiry, a new group of technical advisors was set up, the Immediate Response to Railway Accidents Technical Experts (IRRATE), to identify and remedy the causes of railway accidents and to advise the RTC on technical problems, and recommend remedial measures. A pilot project for increased dangerous goods monitoring was also introduced in the Ontario region.

CTC Headquarter and Regional Dangerous Commodities Officers were trained and subsequently appointed as Dangerous Goods Inspectors under Transport Canada's new *Dangerous Goods Act* and Regulations which came into effect on July 1, 1985.

Under section 71.6(a) of the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 452 special permits issued, 265 revised, 11 denied, and 6 revoked. Special permits are issued for transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

During 1985, headquarter and regional dangerous goods officers attended 108 accidents and incidents involving dangerous goods and filed 1 571 accident and incident reports.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload (LCL) shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1985, headquarter dangerous goods staff answered 1 841 written inquiries and 6 956 verbal inquiries for information and/or assistance. Headquarters' and regional personnel carried out car, terminal, yard, and shipper inspections.

Twelve safety audits were undertaken for the approval of both compressed gas cylinder manufacturers and independent inspection agencies. In connection with these audits, approximately 30 orders were issued. Five new impact test facilities were audited and approved.

Dangerous goods staff inspected 649 bulk storage facilities. Thirty-six hydrostatic retesting facilities and nine drum reconditioning plants were approved. Under Regulation CTC 1978-11 Rail, two explosive handling sites were approved and one was pending at the end of 1985.

Under the mandate of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, RTC headquarter and regional dangerous goods staff are involved in a number of new areas of activity, such as inspections of shippers and consignees, and of loading and off loading facilities which are not located on the railway right-of-way but are served by rail.

Quality of Service

Agency Centralization

There were two CN agency centralization applications before the RTC for consideration at the beginning of 1985. During the year, CN

submitted two new applications pertaining to its Garneau and Taschereau Yard Servocentre operations in Quebec. Two decisions were issued, one as a result of a public hearing and one by means of a file hearing. Of the remaining two applications, one was subject to the public hearing process and one is under review.

CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1985.

An application was received from VIA Rail for authority to eliminate 13 passenger-train stops between Gaspé and Mont-Joli as part of its plan to rationalize passenger-train services in the Matapédia and Gaspé regions of Quebec. Concurrently with this filing, CN applied to remove the station buildings or shelters at these stops. Following public hearings in the Gaspé region, the committee issued an order authorizing the elimination of 11 VIA Rail passenger-train stops and the removal of the station buildings or shelters by CN at each of these locations.

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of trackage is in the public interest, and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1985 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand as of Dec. 31, 1985 are listed in detail in this report. (See Appendices B – II and B – III.)

A total of 11 applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of trackage were received in 1985. Three of these applications were referred to the Western Division for processing. There was one application carried over from 1984. Orders authorizing the removal of trackage were issued in respect of five of the remaining nine applications. As of Dec. 31, 1985 there are four outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this monitoring program is to evaluate and report on the condition of stations and passenger equipment; the reliability, efficiency and standard of service; and the availability and accessibility of all the passenger-train services.

Inspection of trains includes such items as on-time performance, food and beverage services, cleanliness, and adherence to safety requirements. Station inspections include the general condition of the structure and platforms, cleanliness and accessibility to facilities and services. In conjunction with the monitoring reports, complaints received from the general public are considered as important indicators to quality of service.

During 1985, RTC inspectors monitored 1 081 passenger trains and 509 of these trains were found to be satisfactory and without any deficiencies. Of the remaining 572 trains, a total of 357 deficiencies were due to lateness and the other 215 deficiencies were due to a variety of on-train service-related problems. VIA Rail stations and shelters were inspected on 677 occasions and 151 deficiencies reported. The deficiencies were brought to the attention of the appropriate railway officials for corrective action.

A total of 24 complaints were received from the public of which seven concerned specific incidents, two involved disabled travellers and 13 expressed dissatisfaction with the service provided by VIA Rail.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the RTC has completed the development of rail transport accessibility standards and is awaiting final approval. Implementation is expected in 1986. These standards ensure accessibility for disabled persons at new or remodelled stations.

At the request of the Minister of Transport and a subsequent application by VIA Rail, the committee issued Order No. R-38000 on April 29, 1985 restoring or restructuring a number of passenger-train services across Canada. Those services were:

- Restoration of the "Atlantic" between Montréal and Halifax via Sherbrooke;
- Consolidation of the Montréal – Gaspé passenger service with the "Ocean" between Montréal and Matapédia;
- Reinstatement of the Western Transcontinental "Canadian" between Montréal, Ottawa and Sudbury thereby increasing service frequency between Ottawa and Sudbury;

- Increasing the frequency of local service between Sudbury and White River; and
- Restoration of through passenger-train service at Winnipeg, Edmonton and Vancouver.

Public hearings were held at Edmonton, Red Deer and Calgary on June 25, 26 and 28, 1985 and a decision was issued July 25, 1985 by Order No. R-38365 to discontinue service between Calgary and Edmonton effective Nov. 1, 1985. At the request of the Minister, Order-in-Council P.C. 1985-2507 dated Aug. 7, 1985 was issued advancing the discontinuance date of the service from Nov. 1 to Sept. 6, 1985.

Public hearings were held at Schefferville, Sept-Îles and Labrador City on Aug. 19, 20 and 22, 1985 in respect of the passenger-train service operated by the Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L) between Schefferville and Sept-Îles and between Ross Bay Junction and Wabush/Labrador City. Decision and Order No. R-38519 was issued Sept. 25, 1985 ordering the service continued.

Decision and Order No. R-37775 was issued Feb. 22, 1985 discontinuing the operation of the mixed passenger-train service between Sioux Lookout and Thunder Bay North, effective Nov. 30, 1985.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix B – IV.)

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

In April 1984, CN and CP Rail applied to the Commission for amendments to CTC Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules so that they could operate cabooseless freight trains. The RTC decided this matter should be subject to open debate through the medium of a public hearing so that all interested parties could voice their concerns.

Public hearings were held in locations across Canada and concluded in early 1985. A cabooseless train test plan was scrutinized by interested parties as was the issue of safety of testing without a caboose. Following the hearings, the committee rendered its decision of Sept. 16, 1985 entitled "Decision in the matter of applications filed by Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railway Company pertaining to the operation and testing of cabooseless trains". Pages 41-47 of the RTC decision outlined test programs in respect of (a) End-of-Train and Associated Devices, and (b) Rear Train Crew Functions, which resulted in the development of a further test plan requiring a new series of static and running tests.

The test programs commenced Nov. 10, 1985 and data are currently being collected and analyzed utilizing considerable staff resources. Following analyses of the data, and further public hearings, the committee will make a final disposition of the railway applications.

The monitoring of trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1985. During the year, 1 212 trains were monitored of which 444 were handling special dangerous commodities. Violations were recorded on only one occasion.

The committee received 9 applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 23 subdivisions and 7 applications from CP Rail for implementation on 58 subdivisions.

The applications for all 23 CN subdivisions were investigated and approved while 6 of the applications from CP Rail were investigated and approval was given for implementation on 55 subdivisions. The remaining CP Rail application covering three subdivisions will be investigated early in 1986.

The RTC also carries out an ongoing monitoring program of operation practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1985, staff rode 816 trains and made 154 visits to yards for operations monitoring.

RTC staff continued its heavy work involvement with Labour Canada officials to develop a set of regulations pertaining to the occupational safety and health (OSH) conditions of employees in the operations sector of the rail industry.

Draft Rail OSH Regulations made pursuant to Part IV of the *Canada Labour Code* were distributed to all railway companies under RTC jurisdiction, trade unions and other interested parties with a request that they consider the regulations and provide the RTC with their comments and concerns. In addition, information meetings were held with representatives of the

rail industry in various parts of Canada to discuss in an open forum the specific concerns they may have had in respect of these draft regulations.

As a result of the consultation process, the Rail OSH Regulations were re-drafted where appropriate by the joint RTC/Labour Canada task force and subsequently sent to the Department of Justice for formal review. The proclamation date for the Rail OSH Regulations is June 1986.

Railway companies and trade unions were provided with an opportunity to file their submissions in regard to the recommendations contained in the RTC staff report on the occupational safety and health conditions of diesel cabs in British Columbia. Upon considering the views of the rail industry in respect of this report, the RTC directed the railway companies under its jurisdiction to carry out within a specific time frame certain recommendations contained in the report. Once these recommendations have been implemented, the work environment for those employees carrying out their functions in locomotive cabs across the country will be much improved.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices B – VI to B – XIV.)

Payments approved by the Railway Transport Committee in 1985 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act [1]	496 019 162
Railway Act	
- 1985 Advance [2]	32 541 772
- 1984[3]	7 566 172
- 1978-1983 [3]	19 152 525
Total	**555 279 631**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*, P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3108, Oct. 10, 1985 and P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985

[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Services Analysis Division

This division makes payments in accordance with the *Western Grain Transportation Act* (WGTA); determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1985, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant proportion of the division's resources were devoted to the timely processing of CN and CP Rail monthly applications for payment in respect of the WGTA. In December, BC Rail received its first payment in respect of the WGTA.

The division also devoted significant resources to the audit and verification of CN and CP Rail output statistics to be used in the WGTA Costing Review.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, 11 public hearings were held during 1985 to consider branch line abandonment applications. Eleven applications were advertised to elicit response as to the requirement for public hearings. Six new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1985. A total of 17 decisions and orders were issued during 1985 in respect of branch line abandonment applications, including two issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This division completed the audit of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of audits of the Costing and Accounting Divisions to compute the total charges by the railways to VIA Rail for 1983. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on March 31, 1985 with respect to the determination of CP Rail charges to VIA Rail for the year 1983 and on May 31, 1985

with respect to the determination of CN charges to VIA Rail for the year 1983.

Division staff provided assistance to the Rail Passenger Action Force established by the Minister of Transport and participated in the deliberations that led to the creation of the proposed *National Rail Passenger Transportation Act*. In addition, division staff monitored the transfer of certain maintenance functions from the operating railways to VIA Rail in preparation for conducting the 1985 investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related to the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. Costs for rapeseed movements for the year 1986 were verified for both CN and CP Rail for rate-making purposes.

In the Newfoundland Container Rates Investigation, the December 1984 interim order requiring CN to implement a specified cost method in the determination of compensatory rates for container movements was suspended by a Feb. 19, 1985 Privy Council Order pending a full and comprehensive investigation. On June 19, 1985 the Federal Court of Appeal heard and dismissed CN's appeal of the RTC's Oct. 30, 1984 ruling requiring CN to divulge confidential data at an *in camera* hearing. After seven additional days of hearing, the case was concluded at the end of September 1985. The decision was pending at year-end.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rate determinations, cost of capital rate determinations, the investigation of railway working capital requirements and the annual verification of the railways' stated investment and the annual analysis of investment plans under the WGTA.

Special activities undertaken in 1985 included the continued identification and resolution of transitional accounting issues, the issuance of interpretation bulletins, and amendments pertaining to the UCA.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the accounting and financial components of the 1983 CN and CP Rail charges to VIA Rail reported in more detail by the Service Analysis Division. A review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA, and a review of methodologies for railway applications for revised depreciation rates continued.

In addition, the division undertook special projects such as reporting on the railways' stated investment and investment plans, as required under the WGTA, and a review of CN's methodologies in allocating their fixed assets by geographic cost centres.

The division participated in a major inquiry into the cost of capital methodology for use in rail regulatory proceedings. Representatives from the railways, the provinces, and the wheat pools participated. The final argument of each party was heard in Hull during February 1985. The Cost of Capital Methodology Decision was released July 31, 1985 and implementation of the decision started the following month. A major component of implementation is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and calculating the appropriate level of inventory. Work in this area will continue during 1986.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments; the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail; support for the regulatory hearing program; and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rates for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

An important task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1985-86 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility included the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment.

The division is completing, in consultation with the participants, the first full-scale review of grain transport costs under the WGTA. This includes an assessment of the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railways and a review of the appropriateness of the factors included in the CN adjustment. Considerable staff resources have been committed to the numerous activities of this major costing review and the consultative process with the participants and the provinces is ongoing.

The division verified the final freight unit costs of CN and CP Rail for 1984 and finalized 1982 unit costs for Algoma Central Railway. The division completed the audit of unit and specific costs contained in the charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the year 1983. This program is reported in more detail by the Services Analysis Division.

During 1985, the division finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN for 1982. Specific costs for branch line subsidy payments to CP Rail for 1981 and 1982 have also been finalized.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including further systems development for railway claims under the WGTA. In addition, computer assistance was provided for the costing review. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois, Chairman

M.D. Armstrong	Yves Dubé	R.J. Orange
J.-L. Bourret	J.M. McDonough	Anne-Marie Trahan, Q.C.
D.H. Chapman	Hon. J.C. Munro, P.C.	B.R.Wolfe

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service while others are subject only to proof of financial and operational fitness. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers, and where the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee.

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*. (For data on licensing, see Appendices C – I and C – III.)

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination. (For data on tariffs, see Appendix C – IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners as well as licensing and tariff staff investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). The committee administered this subsidy program in 1985 by auditing financial data of carriers and authorizing payments.

There were two other direct operating subsidies approved by the government for payment by Transport Canada. The financial payments related to these subsidies were audited during 1985 by the committee's staff and recommendations made to Transport Canada.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Regulatory Analysis, International Air Transport, Licensing, Tariffs, and Enforcement. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings.

The Financial and Administrative Services Section co-ordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, and co-ordinates administrative action in respect of the management of committee staff.

Regulatory Analysis Branch

The three divisions in this branch provide economic, regulatory, financial, and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, and rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. In addition, staff of the division provide advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, and on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Reports are prepared by division staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics, co-ordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that bilateral and multilateral agreements on international air services are appropriate to the needs of Canadians, and maximize to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers. The branch, also provides advice to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters concerning international air transport.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; participates in the implementation and administration of air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Licensing Branch

The Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing, Licence Analysis, and Licensing Records.

The Domestic Division has primary responsibility for the analysis and processing of applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions of licences and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters, and as well as such charters with large aircraft between points in Canada. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Division reviews the licence documents prior to issue; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a co-ordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analysing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the CTC, to federal and provincial government departments, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services – North America, Scheduled Services – International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter

air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights – International Air Transport

New bilateral air agreements were concluded with Israel, Jamaica, Brazil, the Netherlands, St. Christopher (St. Kitts) and Nevis, Barbados and Belgium.

The agreement with Israel, initialled May 2, 1985, allows an Israeli designated airline to serve Toronto in addition to Montréal, and a Canadian carrier to operate services via intermediate points to Tel Aviv and beyond. The new agreement with Jamaica, initialled July 12, 1985, makes provision for services from Canada via intermediate points to Jamaica and beyond to points in the Caribbean and in South America by a Canadian designated airline. A Jamaican designated airline is now permitted to serve a point in Western Canada in addition to Toronto and Montréal on a route via the U.S. Under the agreement with Brazil, initialled on Sept. 20, 1985, the Canadian designated carrier will be entitled to operate to Rio de Janeiro and São Paulo from anywhere in Canada, while the Brazilian carrier will be able to fly from points in Brazil to Toronto and Montréal. The agreement with the Netherlands, initialled Oct. 4, 1985, allows a Canadian designated carrier to operate air services via intermediate points to Amsterdam and two other points in the Netherlands and beyond, and a carrier of the Netherlands to operate to Montréal, Toronto, Calgary and Vancouver and potentially beyond Montréal to points in the U.S. and Mexico City. The agreement with St. Christopher (St. Kitts) and Nevis, signed Oct. 18, 1985, permits the designation of Trinidad and Tobago Airways Corporation (BWIA International) to operate air services via intermediate points to Toronto and Montréal, and a Canadian carrier to operate via intermediate points to St. Kitts and Nevis and beyond. The agreement with Barbados, also signed on Oct. 18, 1985, establishes the regulatory framework for direct scheduled air services from Canada via intermediate points to Bridgetown and beyond by a carrier designated by Canada, and to Canada via intermediate points to Montréal, Toronto and Calgary by a carrier designated by Barbados. The agreement with Belgium, initialled Oct. 25, 1985, makes provision for air services between and beyond respective territories via intermediate points. A Belgium designated airline is now permitted to serve Toronto in addition to Montréal. Canada could designate a second carrier between Mirabel and Brussels.

During the year, discussions were also held with Japan, the Republic of Korea and Thailand. Although these negotiations ended without conclusion, they provided an opportunity for clarifying positions in bilateral air matters.

In April 1985, Canadian and United States delegations negotiated an agreement for a second experimental transborder air services program at San Jose, California. As well, the first program at Mirabel was substantially revised. Interim implementation of the new and revised programs was agreed to, and several carriers subsequently obtained authorities to commence services under these arrangements.

In July and September 1985, Canadian and U.S. delegations met to exchange concept papers on possible approaches for negotiating a more open and flexible framework for the provision of transborder air services.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the ATC continued to serve as the alternate to the Canadian member of the ICAO Air Transport Committee. This is the committee of the ICAO Council that deals with air transport and related economic matters.

Representatives of the ATC participated in the Third ICAO Air Transport Conference in Montréal from Oct. 22, to Nov. 7, 1985. The conference reviewed current problems in international air transport with a view to identifying solutions that would gain wide acceptance among ICAO member states. It also identified several projects to be carried out by the ICAO Secretariat in support of the recommendations formulated by the conference.

Other International Meetings

The 12th Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC) was held in Strasbourg in June 1985, and was attended by the Chairman of the ATC and a staff member. The meeting examined reports of the activities of ECAC committees since the last triennial session and established a work program for the next three years. The conference endorsed a policy statement on the liberalization of air services in Europe. This was viewed as a very significant step towards a co-ordinated and orderly development of European air transport, though much work on

the details for implementation of the policy statement remains to be done.

The International Air Transport Branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with the ICAO facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year. These provided valuable opportunities to dialogue with representatives of Canadian and foreign carriers, and to respond directly to questions of concern to the industry.

Fares and Rates

The ATC continued to increase flexibility in the tariff filing process. By notices dated Sept. 16 and Nov. 15, respectively, the committee extended the permission to file domestic tariffs on short notice to include tariffs for cargo and charter services. Departures from the Air Carrier Regulations were granted to permit the filing of reductions on one day's notice and revoked the requirements of past directives whereby tariffs had to be accompanied by financial documentation when filed. Financial documentation for domestic tariffs will only be required as a result of a complaint or upon review when a more detailed assessment is considered necessary (Notice dated Nov. 19, 1985).

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1985. These include:

The addition of a definition of "Southern Canada"; the exclusion of applicants for fixed wing charter service operations wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; the inclusion of the requirement for applicants to prove their financial capability of carrying out that service; and, the granting of a waiver from the Class 4 Positioning Charges Regulations for Class 4 fixed wing services operated entirely within Southern Canada;

The modification of current provisions governing applications to operate Inclusive Tour Charters (ITCs) and Common Purpose Charters (CPCs) and the introduction of these same provisions for Advance Booking Charters (ABCs) to allow the committee discretion to consider the public interest impact of the proposed operations; the revocation of the ABC provisions specifying the terms and conditions concerning rebooking charges; the elimination of the provisions respecting the retention of passengers' deposits; and, a reduction in the advance booking period for Canada – U.S. ABCs;

The clarification that Class 1, 2, 3 and 4 services must be provided from and to a point in Canada and that Class 7 specialty services may be operated with any aircraft the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence;

The clarification that charter services operated between Canada and an area in international waters within the territory of neither Canada nor any other country are considered international in nature;

The clarification of the provision that Class 4 carriers are exempt from filing a tariff in respect of the Class 7 services they are authorized to operate;

The elimination of the requirement for persons applying for authority to operate a Class 7 specialty commercial air service other than flying training to demonstrate that the proposed service will be financially viable; and

The exemption of air carriers operating a commercial air service restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation or restricted to helilogging operations from the requirement to file a tariff in respect of those services.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1985

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (most of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

The introduction of the capital lease concept; a more precise definition of dry leasing circumstances; and, the exemption of a lessor in respect of the dry or capital leasing of

aircraft from the requirement to hold a commercial air service licence and from all provisions of the Air Carrier Regulations;

The authority for aircraft vendors to provide a limited number of demonstrations of their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from those customers without holding a commercial air service licence;

The definition of the term "emergency"; and, the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation;

The reduction of the information requirements associated with the operation of charter flights;

The exemption of an applicant for rotating wing charter service or flying training specialty service operations from the requirement to prove public convenience and necessity; and, the inclusion of the requirement for applicants to prove their financial capability of carrying out that service; and

The exemption of Class 4 carriers from complying with the Route Protection Conditions set out in their charter licences in respect of the carriage of traffic between points on Class 1 and Class 2 routes in Southern Canada, except for those city pairs for which a unit toll carrier has demonstrated that continued protection is required by the public interest.

Reports and Studies

During 1984, the committee conducted an inquiry into the adequacy of air services in northern and remote areas which included sittings in several northern and remote communities. The summary report on this inquiry was issued in 1984 and set out the conclusions and recommendations of the panel which conducted the inquiry. The final report was issued in March 1985 and detailed the pleadings, analysis and rationale which led to the conclusions and recommendations contained in the summary report.

The committee's reports are being considered by the House of Commons Standing Committee on Transport in the context of its deliberations with respect to the adequacy of northern air services.

During March 1985, sittings were held at four coastal communities of British Columbia to solicit views of the general public on how to improve the quality of air services in the coastal region of B.C. The resultant report was issued in August and addressed the demand for and supply of air services, the state of competition, air fares and regulatory problems. The committee concluded that existing air services in the coastal region of B.C. were generally satisfactory, but would be improved by simplifying the regulatory requirements concerning the addition or relocation of flag stops in remote areas of the country.

The Canadian Helicopter Operating Industry 1984 and *The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1984* were published in 1985 as the latest in a series of reports that began in 1970 and 1972, respectively.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1984 operations of Quebecair for Quebec Lower North Shore services and of EPA for a limited number of routes in Eastern Canada.

Local Air Service Subsidies

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine the level of subsidy payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg – Dauphin – Yorkton – Saskatoon route, and to Quebec Aviation Ltd. for providing service on the Québec – Saint-Léonard – Fredericton route.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close co-operation with their counterparts in the Canadian Air Transport Administration (CATA) and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1985, the branch was involved in 430 investigations of which 239 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution.

Public Hearings

The Air Transport Committee held two public hearings in 1985, involving eight sitting days.

In March, a panel of the ATC conducted an inquiry into the level, quality and type of air services to, from and within the coastal region of British Columbia. Sittings were held in Campbell River, Bella Bella, Masset and Prince Rupert, B.C., so that the panel would receive comments from a representative cross-section of the industries and communities of the region. The panel's report was adopted by the ATC and issued in August (see **Reports and Studies**).

During May, a panel sat in Winnipeg, Thompson and Gillam, Man. to hear applications by Calm Air and Ilford Riverton Airways for additional commercial air service authorities to points in that province. Decision No. 9284, issued Oct. 29, 1985, granted both applications.

Licensing Activity

Regulations to exempt charter applicants proposing to operate wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity, in effect since July 1985, resulted in a notable increase in applications for charter authorities. These applications were processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether public convenience has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicants' expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1985, 856 decisions and 1 403 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C – V.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Anne-Marie Trahan, Q.C., Chairman
M.D. Armstrong
D.H. Jones, Q.C.
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C. [1]

[1] Appointed March 18, 1985.

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D – I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practise for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and co-ordinate services. Under Canadian law, these associations termed "shipping conferences" are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in

international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of seven commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1985, the committee held three public hearings and issued 17 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 12 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1985. (See Appendix D – III.)

The committee held an inquiry into water transportation on the Mackenzie River and in the Western Arctic between June 3 and 10, in Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine, N.W.T. and Edmonton, Alta. The purpose of the examination was to conduct an overall review of existing policy and licensing procedures under the *Transport Act*, including assessments of present conditions and future requirements as well as identification of possible future changes in economic regulations and policy, and to report these findings to the Minister of Transport. The report following this inquiry was released in August.

On the Great Lakes, licence authority was granted to two carriers, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. and 621100 Ontario Ltd. (See Appendix D – III.)

Acquisitions

On Dec. 2, 1983, the committee received from Canadian Pacific Limited (CP Limited) a letter dated Nov. 30, 1983 stating that CP Limited intended to acquire indirectly a shareholding interest in Canline, a Bermuda corporation that would carry-on a containerline service between the Port of Montréal and ports in Northern Europe.

Several objections and interventions were received and the committee conducted an investigation into the matter. On Feb. 13, 1985 the committee issued Decision No. WTC 1-85 not disallowing the proposed acquisition.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 143 such applications received during the year, 107 were recommended for temporary entry, 6 were denied, and 25 were withdrawn. Forty-five of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix D – II.)

***Shipping Conferences Exemption Act*, 1979**

The WTC administers this act which exempts certain shipping conference practises from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, was first extended by proclamation for a period of one year until March 31, 1985 and later until March 31, 1986. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending bill to be placed before Parliament.

The year saw the establishment of two "super conferences" in Canada's Pacific trades with the Far East. The Transpacific Westbound Rate Agreement and the Asia North America Eastbound Rate Agreement absorbed a number of conferences that had existed in these trades for a number of years as well as some shipping lines which previously provided service on the route as independent operators.

As of Dec. 31, 1985, the Commission had on file, documents of 35 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 35 conferences represent 65 lines providing 205 services at North American ports; 42 of the lines offered 139 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file 3 space charter agreements and 2 co-ordinated service agreements representing a total of 15 lines as well as 4 line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was deeply involved in pilotage matters and had to perform its regulatory role under the *Pilotage Act* on four occasions during 1985. These matters could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

On Feb. 2, 1985 the GLPA published a proposed tariff which was objected to by The Shipping Federation of Canada. After investigation, the committee issued its Decision No. WTC 15-85 on Aug. 27, 1985.

On July 6, 1985 the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges in international districts 1 and 2 (excluding the Welland Canal section) by a currency equalization factor (CEF). The CEF would be adjusted each month based on the closing exchange rate for the U.S. dollar as reported by the Bank of Canada for the last business day of the immediately preceding month.

The Shipping Federation of Canada (SFC) and the Dominion Marine Association (DMA) filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The committee is currently carrying out its investigation and intends to issue its decision in the early part of 1986.

- The Atlantic Pilotage Authority

On June 15, 1985 the Atlantic Pilotage Authority published a proposed amendment to its tariff that will have the effect of increasing the revenues received by the authority by an average of 13.5 percent. The committee is currently investigating the matter and should issue its decision in the early part of 1986.

- The Laurentian Pilotage Authority

On Jan. 29, 1985 the Laurentian Pilotage Authority published a proposed increase in tariffs of pilotage charges along with changes in the tariff structure. Nine parties filed objections, interventions or requested permission to participate in the proceedings. The committee held, as part of its investigation, a 51-day public hearing, and is currently preparing its report and recommendations, which should be issued in the early part of 1986.

International Organizations

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Co-operation and Development

(OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationship between OECD countries, including those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage serving the Canadian export and import trades.

It formally accepted that certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Working Group on International Shipping Legislation. This group recently completed its work on the development of model marine insurance clauses and has begun consideration of the issue of maritime liens and mortgages. Major concerns under discussion are the need to facilitate ship financing and to minimize potential encumbrances to the operation of ships.

During 1985, the Commission contributed to the development of Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD: conditions for registration of ships and maritime fraud.

In respect of the former, two sessions of a United Nations diplomatic conference were held in 1985 with the objective of adopting an international agreement concerning the conditions under which vessels should be accepted on national shipping registers. These sessions were characterized by a spirit of compromise, and the concept of phasing-out flags of convenience appears to have been eclipsed by the objective of formulating common principles for flag state registration of ships with an emphasis on the identification and accountability of shipowners and ship operators.

In respect of the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods by sea has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group met in 1984 and 1985, and has recommended further work within the UNCTAD on standards for shipping agents, improvements in dissemination of ship-related information and on co-operation between states on the prosecution of those engaged in fraudulent activities.

Investigations and Economic Analysis

Canada – South America Ocean Shipping Trades

A study began in 1984 into the conditions in the ocean shipping trades between Canada and the countries of South America. In the past year, two senior staff members of the Commission have completed a factual analysis of the situation following extensive interviews with component parts of the shipping industry and with the South American regulatory authorities. The trade is very closely regulated by governments in South American countries, and the friendly co-operation given to the Commission by these regulatory authorities has, in great measure, assured the comprehensiveness and objectivity of the Commission's work.

Part I of the study (the factual analysis) is to be published by the Commission early in 1986 as a report made in response to a request by the Minister of Transport. In summary, the conclusions of the study show that in these closely regulated trades, South American governments give preference to national flag shipping lines, while third-flag, so-called "cross-traders", are discouraged. Although some Canadian shipping companies operating with third-flag ships have met difficulties related to their status in South America as "national lines", others have been free to carry cargoes which are not reserved by South American laws. There appears to be little adverse effect from this close regulation of supply and of tariffs on the interest of Canadian exporters and importers.

It is anticipated that, on the basis of the information gathered in compiling this report, the Commission will be in a position to respond in a more informed way to the Minister of Transport. It will allow the Commission to assist in the clarification of Canadian views on the benefits to industry of Canadian carrier participation in these trades with South America.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in improving upon the quality of

information in the computerized maritime cargo origin and destination data base as well as the Canadian ship data, which is used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

The committee continued to participate in interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J.Gérald Drainville, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Jones, Q.C. [1]
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe

[1] Appointed January 16, 1985.

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the NTA establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

Until the spring of 1985, the Commission was empowered under paragraph 11*(x)* of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods by truck on Sunday.

In a judgment rendered on April 24, 1985, the Supreme Court of Canada declared the *Lord's Day Act* to be of no force and effect. Accordingly, the MVTC immediately ceased all activity in this area.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1985, the committee received 48 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 42 of those cases because no objections were received. The six other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1984, the committee received 40 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition"

One such investigation was triggered when five major Canadian motor carriers objected to the proposed acquisition of a small British Columbia trucker by Yellow Freight Systems Inc of Delaware, one of the ranking U.S. motor carriers, earning gross annual revenues of over one billion dollars.

A public hearing was held in Vancouver on April 16, 17 and 18, 1985, during which evidence was introduced by counsel for the proposed acquirers and the objectors. Two intervenors in the case were the Director of Investigation and Research, Consumer and Corporate Affairs Canada and a counsel for the public interest, appointed by the Minister of Justice.

The Director of Investigation contended that the proposed objection would not restrict competition but in fact, would benefit competition. Counsel for the public interest, as well as the other objectors, argued that the committee should not narrow the scope of the investigation to Yellow's lone proposed acquisition in British Columbia, but that the investigation should encompass other areas of the country where broader issues should be fully explored.

The committee ruled, however, that the scope of the hearing would not be widened and in its decision handed down on June 19, 1985, concluded that the proposed acquisition would not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. The proposed acquisition was not disallowed.

Hearings

The committee held two public hearings in 1985. One dealt with the above-mentioned acquisition of a small British Columbia trucker by a major U.S. carrier. The other was an inquiry into a proposed fare increase filed by Roadcruiser.

Roadcruiser

In May 1985, TerraTransport of Newfoundland filed with the committee a new passenger tariff (Tariff 4-12) on behalf of CN's Roadcruiser bus service in that province. The tariff, which was scheduled to take effect on July 1, 1985, called for an average rate increase of nine percent.

Following strong objections from the Government of Newfoundland and the Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, the committee, on June 28, 1985, suspended the tariff "pending the completion of an investigation".

Public hearings were held in Corner Brook, Oct. 1, 1985 and in St. John's, Oct. 3 and 4. The committee's decision was expected to be issued early in the new year.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the ARFAA during 1985 amounted to $49 million compared to $43.1 million in 1984.
(See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter [1]

[1] Appointed January 11, 1985.

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and in international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act* (NTA).

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Long-distance commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already, long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmunston, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Que.

In 1985, the CPTC recommended to the Governor in Council exemption to the provisions of the NTA for the proposed international pipeline of the Greater Vancouver Water District. The pipeline would provide water from Vancouver to Point Roberts, Washington.

REVIEW COMMITTEE

J.David Thompson, Q.C., Chairman

J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee [2]
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter [1]

[1] Appointed January 11, 1985
[2] Term expired January 10, 1985

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1985, 48 applications for review were received. With the 27 cases carried over from the previous year (22 active and 5 in abeyance), the total number on hand in 1985 was 75 applications.

The Review Committee held 23 meetings and 1 public hearing in 1985, and concluded the examination of 53 applications. The committee found 10 cases reviewable, it varied or rescinded 7 of the modal committees' orders or decisions, while the other 3 were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 40 applications because there were no valid grounds to warrant a review. It dismissed three cases, as developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them.

Eleven applications were either withdrawn or not pursued by the applicants, or considered not *bona fide* by the Review Committee and were forwarded for disposition to the modal

committee which issued the original order or decision.

Eleven applications are outstanding. Eight applications are still active and three are being held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). The branch is divided into four directorates and is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research).

Focus in 1985

During the past year, the branch devoted substantial resources to the federal government's program of regulatory reform as this relates to the development of a new national transportation policy. In particular, two of the Commission's inquiries which drew upon the branch's resources led directly into this comprehensive review. Firstly, as a result of the CTC's investigation into the on-time performance of VIA Rail Canada Inc., the Minister of Transport created a Rail Passenger Action Force with a mandate to provide recommendations for improving rail-passenger services in Canada; many of the staff members who participated in the original review were seconded to the Minister's study team. Secondly, following upon the Commission's two investigations into the effects of rail deregulation in the United States upon Canadian rail operations, various staff members associated with these inquiries were seconded to the Minister's office where they joined others, including those already working on the VIA Rail study, in the Office of Economic Regulatory Reform. This latter group has assisted the Minister of Transport in the processes which led to the release of the position paper, *Freedom to Move*, and they continue to be involved in the forthcoming revisions to legislation. As well, when the Minister referred this position paper to the House of Commons Standing Committee on Transport for consideration of issues arising from it, a branch staff member, as well as staff from elsewhere in the Commission, were seconded to assist the committee in its deliberations.

In the context of presenting its in-house research to the general public, members of the branch were active participants at the annual meeting of the Canadian Transportation Research Forum and, in co-operation with the Transportation Development Centre, the branch sponsored two one-day seminars which addressed "Forecasting in Transportation – Lessons for the Future", and "Technology and the Planning and Regulatory Process", respectively. The papers presented and the subsequent discussions at these seminars will be available in the *Research Seminar Series* publication.

The branch continued to publish and distribute research reports and working papers (see Appendix G). As well, the regular publications of the branch, such as the monthly *Transportation Intelligence Report*, continued. In this context, the branch issued its fifth biennial report, *Transport Review: Trends and Selected Issues*, which examines a number of indicators of the Canadian economy and the activities of the transport sector as well as provides various descriptive outlines of transport issues which the branch has been addressing. This year also marked the introduction of the branch's new quarterly report, *Air Transport Monitor*, which presents the various changes in the domestic airline industry that have occurred since the more pro-competitive policy on air transport in Canada was instituted. Finally, the branch prepared an updated version of *A Guide for the Canadian Air Traveller* which provides air travellers with information useful in preparing for a trip, including rights and obligations, and a special section addressing the disabled traveller.

Air Transport

As identified in the overview for 1985, the branch published four issues of its new quarterly report, *Air Transport Monitor*. In order to present the most recent changes in the domestic airline industry, the report is divided into four parts. "Applications and Decisions" reviews the Air

Transport Committee's (ATC) decisions relative to the licence authorities of Level I, II and III air carriers. "Services" details scheduled carrier activities at Canadian airports and provides an index of one aspect of the quality of service being offered by air carriers – service convenience. "Pricing" presents information with respect to air carrier traffics in both the Canadian and U.S. domestic markets and compares the two. "Operating Performance" reports on domestic scheduled and charter tariff levels and provides a comparison of yields for Canadian and U.S. air carriers. As well, "Occasional Papers" are included in the *Monitor*; these present the methodology and results of analyses undertaken in the branch which are of particular interest to those concerned with air transportation in Canada.

In addition to preparing and publishing the *Monitor*, the branch continued to provide the economic analyses required by the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. Substantial progress has been made during the past year on a new agreement with the United States, and discussions toward finalizing it will continue this year. As well, successful negotiations were conducted with Brazil, the Netherlands and Belgium, and talks are on-going with Japan, Thailand, South Korea, and the United Kingdom.

While concentrating its resources on the preceding programs, a number of other studies were undertaken. The Essential Air Services Program established in the United States under section 419 of the *Federal Aviation Act* and amended by the *Airline Deregulation Act* was examined in order to ascertain its relevance for air services in Canada's northern and remote areas. As well, the cost structure of the Canadian airline industry was investigated in another study. In particular, an analysis of scale economies in the air transport industry and of the concepts related to the multiplicity of products offered by air carriers has suggested that price differentiation is an economically rational strategy for carriers and consumers.

Rail Transport

In addition to assisting the Railway Transport Committee (RTC) throughout its hearings on the domestic implications of U.S. rail deregulation, branch resources were also associated with the committee's decision on the St. Lawrence and Adirondack Acquisition, the Branch Line Inquiry, and the Railways' Cost of Capital.

For its own part, the branch continued its multifaceted study of rail capacity issues. In this regard, the Research Branch co-sponsored the Study of Joint Track Usage in the Thompson and Fraser Canyons and was a member of the Task Force on Rail Issues at Thunder Bay. The branch also chaired the continuing monitor group for the Vancouver Access Study, which is scheduled for further revision in 1986. As well, the branch acquired and tested various rail capacity models which were subsequently used to evaluate specific capacity problems on certain railway subdivisions.

At the request of the RTC, an assessment of future railway investments was undertaken in order to determine whether these will ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system to meet future requirements for the movement of grain as required under the *Western Grain Transportation Act*. Also in the context of grain transport, the branch assisted the Committee of Inquiry into the Method of Payment of the Crow Benefit (Hall Committee) which examined: (i) the impact on grain producers of increases in and the distribution of future transportation and grain-handling costs; and (ii) the effects if significant branch line or primary elevator rationalization were to occur. As part of its contribution, the branch's Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER) which was utilized by the committee was upgraded, and the analyses prepared by Research staff members were made available to the public. Finally, an investigation of the potential cost savings of unit trains for transporting grain was completed and has resulted in further study on the savings potential of specific rail lines in Western Canada.

Water Transport

At the request of the Minister of Transport, a member of the Research Branch, in collaboration with a colleague from the Water Transport Committee (WTC), prepared and submitted an in-depth study of the laws, regulations and actual practices in the Canada – South America ocean shipping trades. This study was a natural development from studies underway within the branch and since published with respect to an economic analysis of liner rates and to the applicability of the theory of contestable markets in the Canadian liner trades. As well, the branch has completed a number of studies related to bulk shipping including an identification of the various elements involved in the maritime commerce of important bulk commodities to/from Canada; an assessment of the potential impact of cargo

sharing and/or reservation on Canadian maritime commerce of major bulk commodities; and a documentation of the essential characteristics of tramp shipping to/from Canada.

Further with respect to water transport of bulk commodities, a computer model has been developed for costing Great Lakes vessels, and a program of studies has commenced to examine the competitiveness of waterborne transportation on the Great Lakes and St. Lawrence system. Concentration will be on export grain and other bulk commodities and on balancing inbound flows.

In connection with the regulatory reform initiated by the Minister of Transport, the WTC conducted an inquiry into water transportation services on the Mackenzie River and in the Western Arctic. Branch staff members assisted the committee throughout this hearing as well as throughout its Laurentian Pilotage hearing.

Multimodal Transport

On the basis of previous research, the branch has prepared a summary paper on the routing of Canadian and American overseas cargo via each other's ports (termed: "cargo diversion"). This report presents hitherto unavailable information and affords a perspective on the issue of multimodal transportation in Canada and cargo distribution networks in a broader North American context. As well, a preliminary study on the structure of multimodal rates of liner companies serving Canada's North Atlantic trade was undertaken, and work commenced on the implications for Canada of intermodal developments in the United States consequent to its regulatory reforms.

Highway Transport

By way of assistance to the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), Research Branch staff provided support at public hearings related to the proposed acquisition of Custom Couriers Services by Yellow Freight Systems Ltd. and the proposed rate increases of the CN Roadcruiser bus service operating in Newfoundland. In connection with this latter concern, a study group, composed of staff from the Research and Traffic and Tariffs Branches, has completed a study of the operations and financial position of the Roadcruiser service and has made recommendations to the committee with respect to evaluation of future proposed rate increases.

As an outgrowth of its study program related to grain transport, the branch has developed and made available a truck cost computer model which can assist a potential shipper in developing cost estimates for specific truck movements.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator on Transportation of the Handicapped exists within the Commission to co-ordinate its activities and programs related to the transportation of persons with disabilities by carriers of all modes subject to federal jurisdiction. It reports to the Vice-President (Research), who is also Chairman of the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the disabled, the Office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The Office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office is finalizing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly with Transport Canada, it has published a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes.

In addition, the office in consultation with Transport Canada, is developing training videos to deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH, reporting to the Vice-President (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA) and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA).

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada – U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers.

In February, the branch completed summaries of evidence received by the RTC in the course of hearings into transborder effects of U.S. rail deregulation. These were released in time for consideration by parties making submissions to an RTC inquiry requested by the Minister into domestic and port traffic effects of U.S. rail deregulation. Traffic and Tariffs Branch staff provided support to the RTC throughout hearings held across Canada in March and April, and aided in preparation of the committee's report to the Minister which was released in June. Summaries of evidence received in the course of the inquiry have been prepared by branch staff for publication.

The Minister of Transport's position paper, *Freedom to Move*, which incorporated many suggestions made by the RTC, was released for public comment in July, and subsequently was the subject of hearings by the House of Commons Standing Committee on Transport. The Traffic and Tariffs Branch, with other branches of the Commission, supplied staff to the parliamentary committee to aid in its hearings and report preparation on this matter. In addition, the branch assisted the Commission in making a presentation to the parliamentary committee, and in commenting on particular aspects of the Minister's position paper as requested by that committee.

During the year, the branch improved its liaison with senior traffic and rate officers of the U.S. Interstate Commerce Commission (ICC) in order to better assist the understanding of the differences between the regulatory systems of Canada and the United States. The branch played a leading role this year in organizing the third annual meeting between the CTC and the Chairman and senior officers of the ICC.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act* (RA), the *Transport Act* (TA), the *National Transportation Act* (NTA), the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), and CTC regulations.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1983	1984	1985
Total Rail Freight Tariffs Filed	51 167	53 145	59 866
Total Rail Express Tariffs Filed	5 996	6 269	9 550
Total Rail Passenger Tariffs Filed	21	979	533
Total Rail Agreed Charges Filed	650	638	746
Total Agreed Charges in Effect	176	184	189
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 480	1 479	1 464

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, the *Western Grain Transportation Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal subsidies to carriers handling designated commodities in Atlantic and Western Canada.

In 1985, the section began developing a program to speed up the processing of claims under the Atlantic Region Freight Assistance Program. A number of options were being considered requiring changes to the current regulations. It is hoped that the new process will be fully operational in 1986. In the interim, however, the section has implemented procedural changes which have resulted in a reduced backlog of claims and accelerated processing time.

- *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

- *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations, which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the

payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

In addition, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

- *Western Grain Transportation Act*

This Act, proclaimed in 1983, provides for the prescription of annual rate scales and the percentages of rates to be paid by the federal government and the shippers of grain. Movements, subject to the Act, include western produced grain and grain products, shipped from Western Canada to Thunder Bay or Armstrong, Ont. and export traffic consigned to ports in British Columbia and Churchill, Man.

The division ensures that relevant tariffs are filed and applied pursuant to the provisions of the Act and Commission regulations governing tariffs and rates.

In 1985, the branch assisted in the preparation of the annual rate scale prescribed by order to apply for the 1985-86 crop year, and ensured that tariffs were filed in compliance therewith.

Pursuant to the provisions for payments to carriers, as contained in sections 55 and 58 of the Act and related regulations, the division is responsible for conducting field audits of non-Canada Grains Council controlled movements and special problem areas. In this regard, results of four audits conducted in 1985 were communicated to the Rail Economic Analysis Branch.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

In December 1984, the RTC received notice, pursuant to section 45 of the *Western Grain Transportation Act* that Northern Sales Company Limited and Cargill Grain had reached agreement with CN for rate reductions for weekend loadings of certain grains from specific origins in Western Canada. In March 1985, public hearings into the effect of the agreement were held in Winnipeg, Calgary and Saskatoon. At the conclusion of the hearing in Saskatoon, CN withdrew its proposal for rate reductions because it did not wish to disclose cost savings which would have resulted from the implementation of the reductions. Section staff participated in the hearings.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach Section 23 NTA case involving the shipment of wood chips from the B.C. interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. A final report was distributed to the affected parties for comment in May 1985. The Review Committee is expected to issue a final decision in the near future.

Section staff have had a continuing participation in the RTC inquiry into interswitching. Staff activities have included the preparation of a staff report which was published in April and the development of a draft proposal for revision of existing interswitching regulations. The proposal was distributed for comment to interested parties in November.

In a related matter, Gulf Canada Products Company (Gulf) made application, pursuant to section 23 of the NTA, for leave to appeal CN's new interswitching rate at Montréal East, published as a result of the RTC's 1984 order to have the said rate raised to compensatory levels. The section completed its investigation of the application, and the RTC subsequently denied Gulf leave to appeal in March 1985.

During the year, the section investigated a request for an amendment to a General Order of the Commission relating to rail traffic matters.

The request, from VIA Rail Canada Inc., was for an amendment to the General Order specifying persons to whom railways may issue passes for transportation. VIA Rail's request was granted and an amendment to the General Order has been prepared.

Section staff have had an ongoing participation in the public hearings convened by the RTC to determine whether certain commission payments by CN Europe to Cast Containers S.A. were rebates and therefore in violation of section 380 of the *Railway Act*. In January, the RTC issued a decision which concluded that it would not grant leave to prosecute CN. The RTC noted that since the commission payments had ceased in 1981, any criminal proceeding in the matter would be out of time. The RTC also concluded that although commercial reasons may dictate the payment of commissions for services rendered, such commercial reasons should not exclude the application of section 380 of the *Railway Act*.

Further to a 1983 RTC decision to deny the Province of Newfoundland and Labrador leave to appeal in its application pursuant to section 23 of the NTA in respect of freight rates on feed grain and flour, the section continued its review of the cost/rate relationship on feed grains and related product movements to the Maritimes and Newfoundland.

The section also prepared an analysis of documentation in respect of a CN request to the RTC for an order to increase compensation payable to CN by the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company for running rights over its line between Welland and Port Colborne, Ont. The subsequent RTC decision to deny the application was released Oct. 7.

As a result of a Review Committee decision, which ordered the RTC to review its 1984 decision and order denying the application of the Vancouver Island E&N Steering Committee, staff attended a public hearing which was convened under section 19 of the NTA which was held in Victoria, B.C. on June 4 and 5. The RTC also received two applications pursuant to section 281 of the *Railway Act* in respect of the present $5.00 minimum rail-passenger fare applicable on Vancouver Island, which it heard at the same time. In November, the RTC issued a decision which denied both section 281 applications and ordered the impugned decision to remain unchanged.

The Chamber of Shipping of British Columbia filed a complaint with the RTC concerning the assessment of tariff items on alfalfa cubes, moving in containers from Alberta processing plants to Vancouver for export, alleging an illegal rebate to its competition. The matter is presently before the RTC.

A Montréal area citizens' group applied to the RTC to intervene in an announced fare hike on a CN commuter run from Montréal to Saint-Hilaire, Que. The application requested that the Commission stay the increase until the results of current negotiations concerning subsidies for the service, involving federal and provincial governments were known. The application for the postponement was denied.

Staff of the Traffic and Tariffs Branch provided support to the RTC in its hearing and decision concerning the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Hearings in Vancouver and Victoria, B.C., between March 19 and 27, concerned plans to re-route certain hazardous traffic passing through downtown Vancouver. A Railway Transport Committee Preferred Plan for that traffic was published Sept. 30.

Staff of the Traffic and Tariffs Branch participated in resumed RTC hearings to consider the proper costing methodology for CN's Newfoundland container service. The hearing arose from a 1983 complaint from Atlantic Container Express that CN's Newfoundland container service rates were non-compensatory. The hearing had been suspended by a Privy Council Order while an appeal was heard into the RTC's order for cost and marketing information disclosure by the railway company.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual order to prescribe 1986 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Section staff investigated and analyzed an application by Gainers Inc. under section 45 of the NTA requesting a declaration concerning legal

tolls applicable on meat carcasses, suspended and moved by rail from Lethbridge, Alta. to destinations in Eastern Canada. The RTC issued an order which ruled in favour of Gainers Inc., and CP Rail has applied for leave to appeal pursuant to section 63 of the NTA to have the order reviewed and rescinded. At the end of 1985, the appeal was still pending.

Members of this section participated in implementing a system for conducting field audits of payments made to railways pursuant to section 55 of the *Western Grain Transport Act*. Section staff also continued to monitor the various amendments filed with the Commission pursuant to the Act.

During the year, section staff investigated numerous complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and assisted other division staff in matters related to proposed changes in the CTC General Orders.

Section staff also participated in the analysis of submissions received by the RTC from rail carriers, Canadian shippers and shipper associations pertaining to the impact of U.S. deregulation on international (Canada – U.S.) rail freight traffic.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1985 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the co-ordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, a Roadcruiser bus service hearing in respect of a tariff filing, the study of traffic flows and patterns and their effects, and the development, maintenance, and use of a traffic flow data base.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, 10 supplementary orders to the December 1984 order prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products in 1985. Staff also conducted a review of traffic statistics and are preparing for RTC approval, the order to prescribe 1986 rate levels. Staff prepared a decision, approved and released by the RTC in December, to grant an application for adjustments to certain prescribed canola rates. In addition, rate and traffic data, in respect of relevant movements for the past five years, were provided to external consultants contracted to review the minimum compensatory rate issue.

In 1985, section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, co-ordinated the field audits of 28 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

In 1985, section staff participated in a Motor Vehicle Transport Committee hearing in respect of a passenger tariff filed, under section 40 of the NTA, by TerraTransport's Roadcruiser bus service in Newfoundland. The tariff, filed to effect a nine percent increase July 1, 1985, was suspended by the committee pending completion of its investigation. A draft decision, prepared by staff, is presently being studied by the committee.

The comprehensive, multi-year traffic data base containing rail movements within Canada and the U.S. and subsidized rail, road and water movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 40 times by various federal, provincial, and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*. In addition, three of six publications, prepared from the data detailing commodity flows for the years 1981-1983, inclusive were released. Work on the development and expansion of the data base continues with an emphasis on intermodal traffic.

Staff of the section continued to maintain the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry.

Section staff also conducted an investigation of an informal complaint by a consignee who alleged that shipments of grain from Southwestern Ontario to a competitor were not handled in compliance with tariff provisions. A report on the findings of the investigation is to be released to interested parties for comment.

Pursuant to an examination by the RTC of the methodology for determining compensatory rates on "At and East" grain and flour movements, section staff prepared a report outlining the methodology utilized.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Cases Decided in 1985

Burnstick *et al* and Paul Indian Band v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-366
A-392-84
A-393-84

These cases, reported in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, concerned Orders No. R-35480 and R-35611 of the Railway Transport Committee (RTC) which authorized Canadian National Railway Company (CN) to construct a second mainline track at grade across "unopened road allowances" located in the village of Kapasiwin, Alta. This village is within a parcel of land held by Indian and Northern Affairs Canada for the use and benefit of the Paul Indian Band.

In both appeals, the issue was whether the CTC had jurisdiction to make the orders in question under sections 196 and 197 of the *Railway Act*.

On July 12, 1985, by a unanimous decision, the Federal Court of Appeal ruled that both orders should be set aside and the application of CN should be redetermined by the RTC "after inquiring into and hearing evidence on, and determining the question whether the areas on which the company seeks authority to construct a second mainline track are existing highways within the meaning of section 196 of the *Railway Act*".

A notice of public hearing was issued by the RTC on Nov. 27, 1985 to hold a public hearing at Stony Plain, Alta., commencing Jan. 7, 1986.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-820-83
83-A-317

This case was reported in the CTC 1983 and 1984 annual reports. It is an appeal by Canadian Pacific Limited (CP Limited) from Order No. R-34836 made on Jan. 28, 1983 by the Railway Transport Committee (RTC). At the time of granting leave, the Court joined an application for review under section 28 of the *Federal Court Act* with the appeal.

By Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, the RTC directed CP Limited to capitalize the cost of work in its Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded $100 000 or 10 percent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section.

CP Limited's principal ground for appealing was that the provisions of Order No. R-34836 were beyond the powers and jurisdiction of the RTC.

The Federal Court of Appeal on June 27, 1985 ruled that Order No. R-34836 of the RTC was void "for the reason that the authority of the committee to make that order was derived from Order No. R-32999 which was itself void for the reason that it was in the nature of a regulation which, in order to be valid, should have been adopted by the Canadian Transport Commission rather than by one of its committees"

CN v. CTC Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 85-A-332

After a public hearing, the Railway Transport Committee (RTC), by Order No. WDR 1983-00246 of Dec. 21, 1983 (as amended since by Order No. WDR 1984-00030 of March 15, 1984) ordered:

1. that Canadian National Railway Company (CN) furnish reasonable and specific facilities for the adequate and suitable accommodation of traffic at the site of the grain terminal at Ridley Island;

2. that CN acquire property interests in lands upon which the receiving and departure yard would be located; and

3. that CN provide reasonable facilities for the placing of railcars on Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.'s unloading

tracks, and the removal of empty railcars from the Prince Rupert Grain and Ridley Grain Ltd.'s transfer tracks for return to the receiving and departure yard.

CN applied for leave to appeal the order (which was confirmed by the Review Committee on April 30, 1985) claiming various errors of law and jurisdiction on the part of the Commission.

The Federal Court of Appeal denied CN leave to appeal the decision of the RTC and also denied an extension of time to apply for leave to appeal the Review Committee's decision.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Federal Court of Canada
Files: T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

Applications under section 18 of the *Federal Court Act* were made by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP Limited) for a Writ of *Certiorari* to quash CTC Decision No. WDR 1985-02 dated Feb. 8, 1985 and for a Writ of Prohibition against the CTC, to prohibit them from considering the application of the City of Regina made pursuant to the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA) to relocate certain facilities owned and operated by CN and CP Limited and used by VIA Rail Canada Inc.

By orders of the Court issued on May 7, 1985, it was ordered that the applications by CN and CP Limited be heard together.

CN and CP Limited argued that the CTC acted beyond its jurisdiction as:

1. the application of the City of Regina did not comply with subsection 3(1) of the RRCA and thus, the Commission was unable to make a determination under subsection 5(1);

2. paragraph 3(5)*(a)* of the RRCA had not been complied with; and

3. the CTC did not satisfy itself that subsection 5(1) of the RRCA had been complied with.

The City of Regina argued that all requirements set forth in sections 3 and 4 of the RRCA have been met. It added that nothing in the RRCA either expressly or by implication requires that an urban development or transportation plan fulfill a long-term stated intention of an applicant with respect to railway relocation or precludes applications for railway relocation in stages.

The City of Regina argued further that the requirements of section 4 had been met by the financial plan filed with the Commission and that, in any case, the Commission was not restricted to this plan in determining the net costs of railway relocation as it will form its opinion after holding a hearing as required by subsection 5(2) of the RRCA.

The applications by CN and CP Limited were heard on Oct. 17, 1985 and the Court, on Nov. 22, 1985, dismissed them with costs.

Cases Dismissed in 1985

The National Farmers Union v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-384-84
A-790-84

On June 1, 1984, the National Farmers Union was granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated March 7, 1984 which upheld Railway Transport Committee (RTC) Orders No. R-35927 and R-35928 made pursuant to section 73 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA). The appellant claimed that the WGTA did not authorize the filing of tariffs after Nov. 1, 1983 for the period extending from Jan. 1, 1984 to July 31, 1984, and that the RTC had no authority to authorize the railways to file their tariffs on any date after Nov. 1, 1983.

On June 28, 1985, the Court dismissed the appeal and certified, pursuant to subsection 64(5) of the *National Transportation Act*, "that the Commission did not err in law in its Decision No. 1984-02 dated March 7, 1984 holding that Tariff CFAW 4310 filed and published Nov. 29, 1983 was a legal basis for Orders No. R-35927 and R-35928".

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-258-85
84-A-354

On Oct. 30, 1984, the Railway Transport Committee (RTC) required certain marketing and costing information supplied by Canadian National Railway Company (CN) to be released to interested parties *in camera* subject to conditions.

CN claimed that the RTC erred in law

1. in adopting the procedure it did because the applicant was denied its legal rights under section 7 of the *Constitution Act* 1982 as enacted by the *Canada Act* 1982 (U.K.) c. 11; and

2. by failing to adopt an appropriate *in camera* procedure for the testing of the applicant's marketing and costing evidence, one which would protect against the specific direct harm likely to be caused to the applicant if such information were released to the applicant's competitors.

Atlantic Container Express Inc., a party to the proceedings giving rise to the application for leave to appeal, argued that the CTC exercised its discretion as provided by Rule 15(13) of its General Rules and that the question of whether costing or other confidential information should be disclosed was a matter within the discretion of the CTC pursuant to section 331 of the *Railway Act*. In choosing this method of procedure, the CTC said it was adopting the practice of the Anti-Dumping Tribunal, which has not been disapproved by the Federal Court.

On June 19, 1985, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal by rejecting CN's allegations and ruling that there had not been any breach of the rules of procedural fairness and natural or fundamental justice.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-315

Canadian National Railway Company, on April 23, 1984, applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 23, 1984 designating branch lines or segments thereof as grain dependent branch lines for the crop year 1984-1985 on the grounds that the RTC erred in failing to include certain branch lines as grain dependent pursuant to subsection 40(1) of the *Western Grain Transportation Act*.

On March 27 of this year, the Court dismissed the application.

Cases Discontinued in 1985

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-308
A-741-84

On April 26, 1984, the Court granted Canadian Pacific Limited (CP Limited) leave to appeal the decision and order of the Railway Transport Committee (RTC) of Jan. 26, 1984 made pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) following a complaint received from Continental Grain Company (Canada) Ltd. about a tariff filed by CP Limited. The decision ordered CP Limited to make changes to the said tariff.

CP Limited argued that the CTC's General Rules should have been applied in conjunction with section 52 of the WGTA, and that this omission resulted in a violation of the rules of natural justice. It argued further that demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the WGTA, and that the CTC had erred as a matter of law or jurisdiction in so concluding.

On June 25, 1985, CP Limited gave notice that it was discontinuing its appeal.

Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-380
A-443-84

This appeal, reported in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence by permitting it to expand its transborder commercial air services. The appellant, a courier company, argued that the committee incorrectly interpreted the "public

convenience and necessity" test of subsection 16(3) of the *Aeronautics Act*. It contended that the applicant, in order to obtain an amendment to its licence, must demonstrate that both public convenience and necessity will be served. Loomis Courier Service Ltd. added that the decision was unsupported by evidence. Leave to appeal was granted on Feb. 23, 1984.

In October 1985, the appellant gave notice that it was discontinuing this appeal.

Arctic Grain Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-334
A-1384-83

This case was mentioned in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, and concerns Railway Transport Committee Order No. R-34908 dated Feb. 28, 1983 which ordered Canadian National Railway Company to continue to provide service in accordance with section 262 of the *Railway Act* at Continental Grain's facility at Prince Rupert and Arctic Grain's facilities at Prince Rupert and Churchill. On Sept. 9, 1983, leave to appeal was granted to Arctic Grain Ltd. which argued that the committee erred in law when it determined that pelletized screenings are not grain, and when it failed to exercise its powers pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* to investigate the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings.

On March 1, 1985, the appellant discontinued its appeal.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: A-1381-83
83-A-330

This appeal is from Railway Transport Committee Order No. R-34908 of Feb. 28, 1983 which concerned a dispute between Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Canadian National Railway Company (CN) over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings, and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges. On Sept. 9, 1983, leave was granted to appeal the order which directed CN to continue to provide rail services to Continental in accordance with section 262 of the *Railway Act*, and permitted CN to continue charging for demurrage.

Continental submitted that the effect of Order-in-Council P.C. 1959-569 and Board Order No. 99781 was to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators, and that the CTC erred in law in finding that pelletized screenings are not grain.

On Jan. 29, 1985, the appellant discontinued its appeal.

Cases Pending in 1985

CP Limited v. CTC and the City of Toronto *et al*

Supreme Court of Canada
Files: 83-A-340
A-1471-83

In November 1982, Canadian Pacific Limited (CP Limited) demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station.

The Railway Transport Committee held a public hearing, and by a decision dated April 28, 1983, ruled that it had jurisdiction in the matter, and that CP Limited had carried out the removal of the station without first seeking the required approval from the committee. CP Limited appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the committee had erred in deciding that such approval was necessary.

On Jan. 10, 1985, CP Limited applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal pronounced on Dec. 18, 1984, on the grounds that the said Court erred in refusing to deal with the questions of law and jurisdiction before it on the appeal from the CTC decision dated April 28, 1983, and that it also erred in failing to certify a meaningful opinion upon any question of law or jurisdiction.

This case is scheduled to be heard in February 1986.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations. Spéribel argued that the provincial transport authority and not the CTC had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the CTC erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

There has not been any new development since April 21, 1983.

The Corporation of the Township of Nakina v. CN

Federal Court of Appeal
File: 85-A-358

An application for leave to appeal the decision of the Railway Transport Committee (RTC) rendered on Aug. 16, 1985 and known as Order No. R-38414 was filed by the Corporation of the Township of Nakina in September 1985.

The RTC conducted an inquiry into the proposed operational changes by Canadian National Railway Company (CN) relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont. and found that these changes at Nakina constitute a removal, closure or abandonment of the Nakina station and would result in removal of employees.

The applicant seeks leave to appeal the committee determination that the effects of a run-through on the Township of Nakina are not a matter within its jurisdiction as found in section 120 of the *Railway Act*.

CN argues that where a power to grant leave is authorized by legislation but the legislation does not provide limits or guidelines for the exercise of this power, the decision to grant leave and the factors to be considered therein are discretionary. Furthermore, the RTC decision was not unreasonable or capricious and should not be interfered with.

The CTC has lately been made a party to the proceedings.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-359

In 1978, Canadian Pacific Limited (CP Limited) and VIA Rail Canada Inc. concluded an agreement setting forth the terms and conditions, including the terms of compensation pursuant to which the applicant would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the Railway Transport Committee (RTC), according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on Aug. 27, 1985 and therefore CP Limited, in October 1985, applied for leave to appeal the decision on the grounds that the committee erred as a matter of law or jurisdiction in that the CTC, being a creature of statute, does not have inherent jurisdiction nor any jurisdiction conferred by Parliament to entertain "a claim of a civil or contractual nature between subject and subject".

It added that in any event, under the agreement in relation to which the RTC purported to interpret the rights of the parties, jurisdiction was given to an arbitrator to be appointed according to the terms of the agreement and not the RTC.

On Nov. 29, the applicant, CP Limited, was granted leave to appeal from the "ruling" made by the committee on Aug. 27, 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: **85-A-366**

Canadian Pacific Limited (CP Limited) applied in October 1985 for leave to appeal Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which it claims is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-34836 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated Sept. 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

Motion for leave to appeal had not been heard by the Federal Court of Appeal as of Dec. 16, 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: **85-A-369**

On Nov. 15, 1985, Canadian Pacific Limited applied for leave to appeal a decision of the Review Committee dated Oct. 16, 1985 on the grounds that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and when it "based its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it"

This application has not been heard yet.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
File: **84-A-358**

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated Nov. 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montréal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-301
A-508-84

On Jan. 20, 1984, Canadian Pacific Limited (CP Limited) filed a notice of motion pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* for leave to appeal the Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee, ordering CP Limited, *inter alia*, to develop and submit to the committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan 1, 1986. CP Limited alleges that the decision and order are wrong in law or made without jurisdiction. The appellant argues that the Commission would not have authority to order a railway to cease in whole, or in part, the use of its lawfully authorized facilities. CP Limited claims that it has the statutory and common law rights to manage and operate its railway, and that the powers of the CTC are merely regulative and remedial. Leave to appeal was granted on April 2, 1984.

The case is still pending at the end of 1985.

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

The Railway Transport Committee (RTC), by a decision dated April 14, 1983, ordered an amendment to Canadian Pacific Limited's (CP Limited) demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

CP Limited has submitted that the CTC had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569, which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881, which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Limited also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by subsection 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

Pursuant to leave of the Federal Court of Appeal granted Aug. 5, 1983, CP Limited has appealed the decision of the RTC made April 14, 1983. The matter has yet to be argued before the Federal Court.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

This appeal of a Railway Transport Committee (RTC) decision of Jan. 26, 1984, was mentioned in the 1984 CTC annual report. Canadian National Railway Company whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the RTC erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice;

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact, *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonement of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court gave reason to the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The Court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The case is still awaiting hearing at the end of 1985.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

Leave to appeal from Air Transport Committee Decision No. 7700 dated Oct. 5, 1983 (referred to in the Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co. case) was granted on Feb. 23, 1984 insofar as it relates to Federal Express.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of "public convenience and necessity", and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

The appeal is still pending at the end of 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case was mentioned in the 1982 and 1983 CTC annual reports. It concerns the Railway Transport Committee decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch

lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 85-A-364

In this case, Canadian National Railway Company (CN) is seeking leave to appeal a majority decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the enactment of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies, and therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

On Nov. 14, 1985, the Court ordered the file to be kept in abeyance "for a reasonable time until the receipt of the reasons of the Commission", as the Review Committee has yet to issue the detailed reasons in support of the majority decision of Sept. 17, 1985.

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Co. applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the CTC's Railway Transport Committee dated Dec. 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

The applicant submits that where an objection is made pursuant to section 27(3) of the NTA, the CTC is required to make an adjudication and contemplate both a decision and an order or, in the alternative under paragraph 46(1)*(c)* of the NTA, to exercise its discretion to act by order and attach conditions to the order as it sees fit. It adds that if the CTC must make an order or can make an order, it has jurisdiction to attach conditions to any such order.

The applicant argues that the CTC, therefore, committed an error of jurisdiction by improperly failing to exercise its discretion and/or jurisdiction and issue an order to which the conditions requested by the applicant would be attached.

As of Dec. 16, 1985, the motion has not been disposed of.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Orders No. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Orders No. R-38325 of July 11, R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission?"

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court – Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel.

In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek the Federal Court's intervention to have those tariff provisions disallowed. The trial has not yet taken place.

APPENDICES

A – *Western Division* 77

B – *Railway Transport Committee* 79

C – *Air Transport Committee* 101

D – *Water Transport Committee* 109

E – *Motor Vehicle Transport Committee* 113

F – *Review Committee* 115

G – *Research Branch* 119

APPENDIX A
Western Division

I – Branch Lines Hearings/Decisions, 1985 78

II – Orders and Decisions, 1985
Applicable to the Removal of Other Trackage 78

I – Branch Lines Hearings/Decisions, 1985

Subdivision	Date	Decision
CP Rail/Fife Lake	March 19	Open for carriage of 17.7 miles between Coronach and Big Beaver, Sask.
CN/Gravelbourg	Nov. 8	Abandon operation of 4.27 miles between mile 47.30 and mile 51.57.

Note: As indicated in the Western Division section, there were no branch line hearings held during 1985. However, these two decisions were issued.

II – Orders and Decisions, 1985 Applicable to the Removal of Other Trackage

Order No.	Date	Type of Order
WDR 1985-00079	April 1	Authorizes abandonment of industrial trackage on North Industrial Spur off mile 5.66, CN Warman Subdivision, Sask.
WDR 1985-00163	Aug. 9	Authorizes abandonment of part of E Lead and three emanating spurs off mile 174.95, CP Rail Brooks Subdivision in the City of Calgary, Alta.
WDR 1985-00182	Sept. 4	Authorizes abandonment of a spur track off the Burlington Northern Burrard Inlet Line from a point at or near Cordova Street in Vancouver, B.C. for a distance of 260 feet.
WDR 1985-00183	Sept. 6	Authorizes abandonment of the Penticton Townline Spur off mile 0.32, CP Rail Princeton Subdivision in the City of Penticton, B.C.
WDR 1985-00198	Oct. 4	Authorizes abandonment of Burlington Northern Railway Company line from Keremeos, B.C. to Chopaka, Washington on the international boundary between the United States and Canada, a distance of 17.29 miles.
WDR 1985-00224	Oct. 28	Authorizes abandonment of the Moose Nose Gravel Pit Spur off mile 114.57, CP Rail Keewatin Subdivision, Ont.
WDR 1985-00262	Nov. 26	Authorizes abandonment of two Gulf Oil Canada Ltd. spurs off mile 1.05 "L" yard lead off mile 1.25, CP Rail Carberry Subdivision, City of Winnipeg, Man.

APPENDIX B
Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1985 80

II – Orders and Decisions, 1985
Non-Prairie Branch Line Abandonment 83

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment
Applications on Hand, December 31, 1985 85

IV – Orders and Decisions, 1985
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services) 88

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1985 91

VI – Payments, 1985
Western Grain Transportation Act 92

VII – Summary of Total Claims and Payments
to Eligible Railways, 1984 93

VIII – Summary of Claims and Payments, 1984
Canadian National Railway Company 93

IX – Summary of Claims and Payments, 1984
Canadian Pacific Limited 94

X – Summary of Claims and Payments, 1984
Algoma Central Railway 94

XI – Summary of Claims and Payments, 1984
Quebec North Shore and Labrador Railway Company 94

XII – Claims and Payments, 1984
Section 256 (Unprotected Branch Lines) 95

XIII – Claims and Payments, 1984
Section 258 (Protected Branch Lines) 98

XIV – Claims and Payments, 1984
Section 261 (Passenger-Train Services) 99

I – Decisions Issued, 1985

Date Rendered		Disposition
Jan. 9	Applicability of the Regulations of the Canadian Transport Commission to the operation of rail grinding equipment owned by Speno Rail Services Company. Decision and Order No. R-37621.	Regulations apply.
Jan. 10	Inquiry pursuant to sections 45 and 48 of the *National Transportation Act*; and in the matter of section 380 of the *Railway Act* and agreements between CN Europe and CAST Containers S.A.	
Jan. 24	Application by CN for authority to abandon operation of the portion of the Marmora Subdivision from Glen Miller (mile 36.00) to Marmora (mile 61.30), Ont. Decision and Order No. R-37682.	Granted.
Feb. 6	Report of the Inquiry into the Failure of Tank Car UTLX 98646 on Feb. 28, 1984 in CN's MacMillan Yard, in the Township of Vaughan, Ont. Report and Order Nos. R-37843 and R-37844.	Revised regulations for inspection, construction, handling and placarding of tank cars.
Feb. 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the Oxford Subdivision from Pugwash Junction (mile 16.49) to Scott Spur (mile 71.43), in N.S. Decision and Order No. R-37727.	Granted.
Feb. 22	Application by CN for authority to discontinue the operation of the passenger-train service between Sioux Lookout and Thunder Bay North, Ont. Decision and Order No. R-37775.	Granted.
March 14	Application by Gulf Canada Products Company pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN.	Reaffirms Feb. 14, 1985 Decision.
March 29	Designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1985-86.	Branch lines designated.
May 15	Transportation of dangerous commodities by rail; and the report entitled *The Transport of Dangerous Commodities by Rail in the Toronto Census Metropolitan Area: A Preliminary Assessment of Risk* prepared by Ian Burton and Keith Post.	Recommendations denied.

Date Rendered		Disposition
June 5	Closure of the Cornwall Street level crossing at mile 51.68 Granby Subdivision as a result of the application of the City of Saint-Hubert, Que., pursuant to section 16 of the *Railway Relocation and Crossing Act*, S.C. 1974, c. 12, to obtain a subsidy for the construction of a grade separation to carry Champlain Boulevard (Gaétan-Boucher) over the tracks of CN at mile 39.97 of Rouses Point Subdivision.	
June 28	Application by CN for authority to abandon the operation of the St. Quentin Subdivision from Tide Head (mile 0.00) to I.N.R. Junction (mile 105.76), in N.B. Decision and Order No. R-38237.	Denied.
July 25	Reconsideration of the application for the discontinuance of VIA Rail's passenger-train service between Calgary and South Edmonton pursuant to subsection 260(8) of the *Railway Act*. Decision and Order No. R-38365.	Granted.
July 31	Issues pertaining to the Canadian Transport Commission's Cost of Capital Methodology for Regulated Railways; and proposed amendments to the Railway Costing Regulations Related to the Cost of Capital.	Regulations amended.
July 31	Application by CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company, for authority to abandon the operation of the portion of the Hamilton and Dundas Branch from mile 2.66 to mile 3.94, in the Town of Dundas, Ont. Decision and Order No. R-38372.	Granted.
Aug. 16	Proposed rail operational changes by CN relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont.; and complaints received by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission in connection with the said rail operational changes by CN. Reference: section 120 of the *Railway Act*, and section 33 of the Canadian Transport Commission General Rules. Decision and Order No. R-38414.	
Sept. 12	Applications by VIA Rail and CN under sections 119, 120 and 129 of the *Railway Act* for authority to eliminate certain passenger-train stops, close or abandon certain shelters and stations, and eliminate certain caretakers and agents in the Matapédia Valley and Gaspé Peninsula, Que. Report and Order No. R-38469.	
Sept. 16	Applications filed by CP Rail and CN pertaining to the operation and testing of cabooseless trains.	Testing program initiated.
Sept. 25	Applications by Devco Railway for authority to abandon operations over its main line between MacAskill's Grade and the Broughton Switch, and to abandon its Port Morien extension in N.S. Decision and Order No. R-38502.	Granted.

Date Rendered		Disposition
Sept. 25	Application by QNS&L for authority to discontinue the passenger-train service operated between Schefferville and Sept-Îles and between Ross Bay Junction and Wabush/Labrador City, in Quebec and Newfoundland. Decision and Order No. R-38519.	Denied.
Sept. 30	Transportation of dangerous goods by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas.	Preferred plan issued.
Oct. 2	Application filed by CP Rail for authority to abandon operations over a portion of the Nickel Subdivision, at Walden, Ont. Decision and Order No. R-38514.	Granted.
Oct. 7	VIA Rail passenger-train speed inquiry. Decision and Order Nos. R-38524 and R-38525.	
Oct. 17	Application by CN for authority to abandon operations over the Dunnville Subdivision between Fort Erie and Nickel (Port Colborne), and between Macey (Port Colborne) and Caledonia, Ont. Decision and Order No. R-38553.	Granted.
Nov. 1	Application by CP Rail for authority to abandon operations over the Port McNicoll Subdivision between Orillia and a point near Uhthoff, Ont. Decision and Order No. R-38606.	Granted.
Nov. 8	Review of Order No. WDR 1984-00215 and WDR 1984-13 Decision; and a consolidated application under section 281 of the *Railway Act* respecting VIA Rail's minimum passenger fare on Vancouver Island. Report and Order No. R-38651.	Application and Decision reaffirmed.
Nov. 14	Application by CN for authority to abandon the operation of the Kensington Subdivision from Linkletter (mile 19.45) to Tignish (mile 84.61), P.E.I. Bench Decision and Order No. R-38842.	Denied
Dec. 3	Notice of proposed acquisition by the Consolidated Rail Corporation of certain leasehold and stock interests in the St. Lawrence and Adirondack Railway Company, pursuant to the provisions of section 27 of the *National Transportation Act*.	Acquisition not disallowed.
Dec. 20	Application by CN for adjustments to certain minimum compensatory rapeseed oil rates, applicable from Armstrong, Ont. to Kentville, Middleton and New Minas, N.S. via the routing CN Rockingham, Nova Scotia Dominion Atlantic Railway beyond, as prescribed by Order Nos. R-37613 and R-37728 dated respectively Dec. 27, 1984 and Feb. 5, 1985. Decision and Order No. R-38845.	Granted.
Dec. 30	Transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Decision and Order No. R-38851.	Modified Preferred Plan issued.

II – Orders and Decisions, 1985
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Prince Edward Island			
CN/Souris	Royalty Jct.– Souris 0.00 – 55.02	R-38383 – Aug. 5	Ordered continued.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish 19.45 – 84.61	R-38842 – Nov. 14	Ordered continued.
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur 16.49 – 71.43	R-37724 – Feb. 11	Ordered abandoned effective June 30, 1985: P.C. Order No. 1985-1900: Abandonment date deferred to June 30, 1986.
Devco/Port Morien Extension	Morien Jct.– Port Morien 0.00 – 2.10	R-38502 – Sept. 25	Ordered abandoned effective Oct. 25, 1985.
New Brunswick			
CN/St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct. 0.00 – 105.76	R-38237 – June 28	Ordered continued.
Quebec			
CN/Monk	Pelletier – Ste-Claire 68.23 – 196.30	R-37645 – Jan. 16	Ordered abandoned effective Feb. 20, 1985.
CP Rail/Maniwaki	Laman – Wakefield 3.0 – 19.7	R-38843 – Dec. 20	Abandonment date deferred to June 1, 1986.
Ontario			
CN/Marmora	Glen Miller – Marmora 36.00 – 61.30	R-37682 – Jan. 24	Ordered abandoned effective Feb. 28, 1985.
CN/Meaford	Collingwood – Meaford 34.60 – 52.19	R-38137 – May 17 R-38368 – July 26	Amendments of Order No. R-37433 Nov. 20, 1984; ordered abandonned effective Dec. 31, 1985.
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place 9.0 – 28.1	R-38191 – June 3	Ordered continued.
CP Rail (T.H. & B.)/H.&D. Branch	Town of Dundas 2.66 – 3.94	R-38372 – July 31	Ordered abandoned effective Aug. 30, 1985.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CP Rail/Nickel	Town of Walden 12.1 – 12.6	R-38514 – Oct. 2	Ordered abandoned effective Nov. 1, 1985.
CN/Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne) 2.00 – 17.60 Macey (Port Colborne) – Caledonia 20.90 – 58.28	R-38553 – Oct. 17	Ordered abandoned effective Nov. 21, 1985.
CP Rail/Port McNicoll	Orillia – Uhthoff 0.00 – 7.3	R-38606 – Nov. 1	Ordered abandoned effective Dec. 5, 1985.

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1985

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0.00 – 20.65	Ordered continued Aug. 15, 1984. To be reviewed after Aug. 15, 1986.
Nova Scotia			
CN/Inverness	Port Hastings – Inverness	0.00 – 55.64	Review Hearing Nov. 12, 1985; decision pending.
Dominion Atlantic Railway/ CP Rail/Truro	Mantua – Truro	4.4 – 57.6	Application advertised May 8, 1985; decision pending.
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0.00 – 25.61	Ordered continued Nov. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	0.00 – 17.77	Ordered continued Feb. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	0.00 – 5.00	Ordered continued May 10, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris	Royalty Jct. – Souris	0.00 – 55.02	Ordered continued Aug. 5, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish	19.49 – 84.61	Ordered continued Nov. 14, 1985. To be reviewed before Nov. 14, 1988.
New Brunswick			
CN/Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Mile 2.85	0.00 – 2.85	Ordered continued April 23, 1982. Statutory five-year review due by 1987
CN/Centreville	Valley – Centreville	0.00 – 27.72	Review Hearing Oct. 25, 1985; decision pending.
CN/St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0.00 – 105.76	Ordered continued June 28, 1985. To be reviewed after June 28, 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. – Sutherland	0.00 – 2.40	Decision to be issued.
CN/Caraquet	East Bathurst – Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 – 72.04	Heard Oct. 21, 1985; decision to be issued.
CP Rail/Shoreline	Mile 10.0 – Lepreau	10.0 – 22.5	Heard Sept. 26, 1985; adjourned to Jan. 28, 1986.
CP Rail/Minto	South Devon – Minto	0.9 – 33.6	Heard Sept. 24, 1985; decision to be issued.
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	42.70 – 77.0	Review Hearing Oct. 23, 1985; decision to be issued.
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44.4 – 138.20	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CP Rail/Témiscaming and Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère	47.9 – 106.50	Review Hearing Nov. 5, 1985; decision to be issued.
	Gaboury – Ville-Marie	0.00 – 7.70	
CP Rail/Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1.00 – 32.50	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
	Courcelles – Mégantic	32.50 – 57.70	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
CN/Valleyfield	Barrington – Ayrness	12.00 – 26.10	Scheduled for public hearing.
CN/St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36.50 – 55.57	Scheduled for public hearing.
CN/Granby	Waterloo – Granby	0.09 – 13.00	Application advertised May 10, 1985.
CN/Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – Des Ormeaux	0.30 – 4.64	Decision to be issued.
Conrail/Montréal Branch	Can. – U.S. Border – Huntington	10.25 – 17.48	Decision to be issued.
Ontario			
CN/Forest	Lucan – Forest	15.50 – 48.00	Review Hearing Nov. 21, 1985; decision to be issued.
CN/Kincardine	Listowel – Wingham	1.41 – 30.34	Ordered continued July 25, 1983. Statutory five-year review due by 1988.
CN/Penetang	Colwell – Hendrie	2.00 – 11.60	Decision to be issued.
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	0.00 – 12.55	Decision to be issued.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9.00 – 28.10	Ordered continued June 3, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Pagwa	Calstock – Nakina	23.90 – 141.45	Heard Oct. 3-6, 1983; decision to be issued.
CN/Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13.00 – 35.3	Ordered continued Mar. 2, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge)	1.00 – 13.88	Decision to be issued.
CP Rail/Kingston	Tichborne – Kingston	65.1 – 101.1 101.85 – 102.09	Heard Dec. 3, 1985; decision pending.
CN/Kingston (Deseronto Spur)	Napanee – Deseronto	1.50 – 6.36	New application.
CN/Campbellford	Corbyville – Campbellford	3.20 – 60.40	New application.
CP Rail/M&O	Rigaud – M&O Junction	16.80 – 82.50	Heard Oct. 22, 1985; decision pending.
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	0.00 – 1.37	Under Review as per Order No. WDR 1984-00273 Nov. 28, 1984.
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	57.90 – 81.90 0.00 – 6.12	Ordered continued Oct. 15, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CP Rail/Kaslo	Rosebery – Nakusp	3.8 – 31.2	Ordered continued July 5, 1984. Statutory five-year review due by 1989.

IV – Orders and Decisions, 1985
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	85/04/29	R-38000	Consolidated Montréal – Gaspé service with restructured "Ocean" which now terminates at Moncton.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Cambellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Toronto – Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1/85.
Bishops Falls – Corner Brook	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service. No application to discontinue.
Hearst – Nakina	71/05/03	Hearing Oct. 1983	–	Decision pending.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Sioux Lookout – Thunder Bay	71/05/03	85/02/22	–	Discontinued service effective Nov. 30/85.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	85/04/29	R-38000	Restructured service.
Montréal – Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	Hearing held Nov. 10, 1985	–	Decision pending.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	85/04/29	R-38000	Service reinstated via Sherbrooke.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	81/09/04	R-32608	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reinstated Montréal – Ottawa – Sudbury as part of Western Transcontinental service.
Sudbury – White River	69/10/31	85/04/29	R-38000	Increased frequency to tri-weekly on year-round basis.
Calgary – Edmonton	69/10/31	85/07/25	R-38365	Service discontinued P.C.Order No. 1985-2507 changed discontinuance date from Nov. 1 to Sept. 6, 1985.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Service ordered continued.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics, 1985

	Accidents	Killed	Injured
Derailments*			
Train Derailments – Main Track	188	0	20
Derailments of Trains in Yards and Sidings	87	1	2
Total Train Derailments	**275**	**1**	**22**
Derailments of Track Motor Cars, Maintenance of Way Equipment	10	0	13
Total Derailments Reportable	**285**	**1**	**35**
Collisions*			
Train Collisions – Main Track	14	0	16
Collisions Between Trains in Yards and Sidings	58	0	32
Total Collisions Involving Trains Only	**72**	**0**	**48**
Collisions Between Trains/Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment	28	2	35
Total Collisions Reportable	**99**	**2**	**83**
Crossing Accidents*			
Public Protected	281	33	132
Public Unprotected	266	19	142
Private	30	5	45
Farm	7	1	18
Total Crossing Accidents Reportable	**584**	**58**	**337**
(Of the above crossing accidents,11 resulted in a derailment.)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	58	–	–
Derailments in Yards and Siding	83	–	–
Collisions on Main Track	3	–	–
Collisions in Yards and Sidings	41	–	–
Crossing Accidents	8	–	–
Miscellaneous Incidents**	343	–	–

1984/85 Increase in Rail Traffic (Metric Tonnes) = 1.6%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 343 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 7 injuries resulting from exposure to the goods. Of all accidents with dangerous goods involvement, 1 yard collision resulted in 2 injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to revision in accordance with receipt of late advice and cancellations.

VI – Payments, 1985
Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
December 1984[1]	15 175 173.19	15 065 605.37	Nil	30 240 778.56
January 1985	15 189 777.11	13 251 148.96	Nil	28 440 926.07
February	14 003 920.83	11 461 153.05	Nil	25 465 073.88
March	14 366 747.92	10 885 459.03	Nil	25 252 206.95
April	19 310 487.59	13 973 804.48	Nil	33 284 292.07
May	30 931 956.26	20 267 977.53	Nil	51 199 933.79
June	28 900 926.06	22 977 681.18	Nil	51 878 607.24
July[2]	24 237 060.77	20 204 261.64	Nil	44 441 322.41
August	19 006 185.45	18 441 535.45	89 383.75	37 537 104.65
September	20 574 127.28	21 056 610.48	123 895.72	41 754 633.48
October	35 178 244.63	34 062 943.83	350 211.57	69 591 400.03
November	29 337 444.24	27 595 439.10	Nil[3]	56 932 883.34
December	Nil[4]	Nil[4]	Nil[3]	Nil
Total	**266 212 051.33**	**229 243 620.10**	**563 491.04**	**496 019 162.47**

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1985 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.
(2) Includes final installment payments in respect of August 1984 to July 1985 inclusive.
(3) To be paid Calendar Year 1986, 30 days after receipt of claim.
(4) To be paid with January, February and March 1986 payments in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1984

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	18 300 826	5 132 941
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 335 989	955 604
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	7 656 953	5 825 466
Section 272 (Eastern Rates)	37 822 071	37 822 071
Total	**65 115 839**	**49 736 082**(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $42 169 910 plus payments during 1985 of $7 566 172.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1984 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 038 070	1 875 722
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 303 426	955 604
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 852 815	2 069 266
Section 272 (Eastern Rates)	28 761 034	28 761 034
Total	**45 955 345**	**33 661 626**(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $28 387 816 plus payments during 1985 of $5 273 810.

IX – Summary of Claims and Payments, 1984 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	5 262 756	3 257 219
Section 258 (Protected Branch Lines)	32 563	Nil
Section 272 (Eastern Rates)	9 061 037	9 061 037
Total	**14 356 356**	**12 318 256**(1)

(1) Includes 1984 Advance Payments of $11 358 244 plus payments during 1985 of $960 012.

X – Summary of Claims and Payments, 1984 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 530 622	2 644 200(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $2 423 850 plus payments during 1985 of $220 350.

XI – Summary of Claims and Payments, 1984 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 273 516	1 112 000(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Paid during 1985.

XII – Claims and Payments, 1984 Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	241 316	
2. Bonavista	Shoal Harbour – Bonavista	350 458[2]	
Prince Edward Island			
3. Kensington	Linkletter – Tignish	675 325[3]	
4. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (incl. Georgetown Spur)	290 553	
5. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	235 818	
6. Murray Harbour	Uigg – Murray Harbour	77 359[2]	
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	684 027[3]	
8. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	17 287	
9. Souris (Elmira Spur)	Baltic – Elmira	16 092[2]	
Nova Scotia			
10. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	1 124 132	
11. Middleton	Bridgewater Jct. – Bridgetown	116 026[2]	
12. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	249 568	
New Brunswick			
13. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (incl. Shippegan Spur)	658 780	
14. Centreville	Valley – Centreville	253 652	
15. Loggieville	Chatham – Loggieville	64 164[2]	
16. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	434 949	
17. Oromocto	Westfield Beach – Camp Gagetown	275 416[2]	
18. Richibucto	Kent Jct. – Richibucto	41 613[2]	
19. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 258 337	
20. Sussex (Albert Spur)	Salisbury – M. 2.85	25 513	
Quebec			
21. Granby[4]	Waterloo – Granby	32 283	
22. Monk	Pelletier – Ste-Claire	1 255 747	
23. Sorel[4] (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – M. 4.64	3 122	
24. St-Raymond[4]	Jackson's – Rivière-à-Pierre	88 728	
25. Témiscouata[5]	Cabano – Edmundston East	159 344	
26. Valleyfield[4]	Barrington – Ayrness	76 656	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Ontario			
27. Beeton	Cheltenham – Beeton	90 988[2]	
28. Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct. – Madoc	74 450[2]	
29. Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne)	99 029	
30. Dunnville	Macey (Port Colborne) – Caledonia	233 693	
31. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	91 572	
32. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00 – M. 1.14	13 111[2]	
33. Forest	Lucan – Forest	196 171	
34. Kincardine	Listowel – Wingham	181 084	
35. Marmora	Glen Miller – Marmora	167 842	
36. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell – Hendrie	29 495	
37. Meaford	Collingwood – Meaford	114 604	
38. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. – Durham	71 200[2]	
39. Pagwa	Calstock – Nakina	1 149 174	
40. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	218 445	
41. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	339 217	
42. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	66 231	
Manitoba			
43. Oakland	Delta Jct. – Oakland	12 957	
44. Oakland	Oakland – Amaranth	14 365[2]	
45. Winnipegosis[6]	Fork River – Winnipegosis	26 393	
Saskatchewan			
46. Acadia Valley[7]	Eyre Jct. – Acadia Valley	106 625	
47. Dodsland	Smiley – Dewar Lake	2 862[2]	
48. Erwood[8]	Baden – Hudson Bay	330 060	
Alberta			
49. Rosedale – Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	59 829	
British Columbia			
50. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00 – M. 1.37	12 106	
51. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	630 302	
	Sub-Total (CN)	**$13 038 070**	**$1 875 722**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Quebec			
52. Maniwaki	Laman – Maniwaki	676 958	
53. Tring (QCR)[9]	Tring-Jonction – Courcelles	270 972	
54. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 149 524	
55. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	966 917	
56. Waltham	Wyman – Waltham	99 545[2]	
Ontario			
57. Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	323 887	
58. M&O[4][10]	Rigaud – M&O Jct.	710 986	
59. Nickel	M. 12.10 – M. 12.60	5 731	
60. Port McNicoll	Orillia – M. 7.30	46 912	
61. Walkerton	Saugeen – Hanover	211 680[2]	
Saskatchewan			
62. Fife Lake	Coronach – Big Beaver	54 713	
63. Matador	Gunnworth – Wartime	7 223[2]	
64. McMorran	Milden – Gunnworth	64 400[2]	
65. Pennant	Hazlet – Verlo	29 399[2]	
Alberta			
66. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	114 938	
British Columbia			
67. Kaslo	Rosebery – Nakusp	458 479	
68. Lake Cowichan	Hayward – Lake Cowichan	70 492[2]	
	Sub-Total (CP Rail)	**$5 262 756**	**$3 257 219**
	Total (CN and CP Rail) Section 256	**$18 300 826**	**$5 132 941**

(1) As filed by CN June 26, 1985 and by CP Rail June 25, 1985.
(2) Abandonment authorized during 1984, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application, therefore line only claimed for portion of year.
(4) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
(5) Minor portion of this line in New Brunswick.
(6) Fork River - Winnipegosis segment was abandoned April 14, 1983.
(7) Minor portion of this line in Alberta.
(8) Minor portion of this line in Manitoba.
(9) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(10) Minor portion of this line in Quebec.

XIII – Claims and Payments, 1984 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Saskatchewan			
1. Cudworth	M. 103.25 – Cudworth Jct.	24 614	
2. Northgate	Northgate – Lampman	390 342	
Alberta			
3. Alliance	Alliance Jct. – Forestburg	385 217	
4. Alliance	Forestburg – Alliance	93 042	
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	410 211	
	Sub-Total (CN)	**$1 303 426**	**$955 604**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Alberta			
6. Willingdon (incl. Chemical Spur)	Lloydminster – Elk Island	32 563	
	Sub-Total (CP Rail)	**$32 563**	**Nil**
	Total (CN and CP Rail) Section 258	**$1 335 989**	**$955 604**

[1] As filed by CN June 26, 1985 and by CP Rail June 25, 1985.

XIV – Claims and Payments, 1984 Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed[1] ($)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1985 ($)
1. Canadian National Railway Company	St. John's – Carbonear	62 857	Nil
	St. John's – Argentia	272 654	Nil
	Toronto – North Bay ("Northlander")	2 334 250	2 069 266[2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	183 054	Nil[3]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 530 622	2 644 200[2]
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 273 516	1 112 000
	Total	**7 656 953**	**5 825 466**

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 26, 1985, by Algoma Central May 15, 1985 and by QNS&L June 11, 1985.
(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1984 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.
(3) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services 102

II – Selected Charter Flight Records 103

III – International Services
Licence and Flight Applications 104

IV – Tariff and Service Filing Activity 104

V – Notable Decisions, 1985 105

I – Domestic Services

	1984	1985
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 230	2 260
Fixed Wing	2 059	2 063
Rotating Wing	171	197
Domestic Carriers	1 219	1 314
Foreign Carriers	1 011	946
Licensing Documents	3 376	3 481
New Licence Documents Issued	262	307
Replaced Licensing Documents	447	663
Licence Applications		
Received during the year	1 032	1 080
Carried over from previous year	192	220
Outstanding year-end	220	241
Processed during the year	1 004	1 059
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	28
Flying Farmers	82	98
FT Satellite Authorities	46	45
Decisions and Orders		
Decisions	770	856
Orders	873	1 403
Public Notices		
Applications	627	1 149
Hearings	11	2

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1984 Flights	1984 Seats	1985 Flights	1985 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 679	232 357	1 996	286 496
Foreign-Originating	44	7 626	150	12 269
Domestic	–	–	134	15 916
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	773	51 157	640	48 842
Foreign-Originating	692	27 277	249	16 968
Domestic	18	1 940	13	1 568
Cargo (Canadian-Originating)	–	–	158	–
Cargo (Foreign-Originating)	–	–	701	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 735	536 252	2 062	384 317
Foreign-Originating (ABC)	1 454	171 687	369	41 440
Foreign-Originating (AFF)	71	5 637	41	3 731
ABCs (Domestic)	2 293	400 195	4 080	1 102 157
ABC/ITCs*	10 377	1 912 703	10 332	1 825 792
ABC/ITCs (Domestic)	–	–	5	368

*Data exclude changes.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1984	1985
Licence Applications		
Canadian applicants	37	58
Foreign applicants	162	136
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	55	82

IV – Tariff and Service Filing Activity(1)

		1984	1985
Charter Tariffs		10 256	8 798
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		7 026	7 013
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA	24 546	20 737
	Transocean	77 719	73 242
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA	8 588	5 647
	Transocean	12 003	8 180

(1) October 1 – September 30.

V – Notable Decisions, 1985

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES (Includes International Charter (Class 9-4) Decisions when applied for jointly with a Domestic Charter (Class 4) Service.)			
8631	Jan. 31	1) Swiftair Cargo Ltd.: transfer Class 3 service authorized under Licence No. A.T.C. 3103/80(NS) to New-Kirk Corporation.	Disallowed.
		2) Northwest Territorial Airways Ltd.: Class 2 Licence, goods and mail serving Toronto, Winnipeg, Calgary/Edmonton, and Vancouver with aircraft in Groups F and G.	Approved.
8687	March 3	512643 Ontario Ltd. (Holidair Airways): Class 4 and 9-4, Group G, from a base at Toronto.	Approved in part.
8693	March 8	Canadian Aviation Express Airlines Inc.: Class 4 and 9-4, Group H, from a base at Toronto.	Approved.
8765	March 25	Nordair Ltée – Nordair Ltd.: add Sudbury, North Bay and Timmins to Licence Nos. A.T.C. 2844/78(S) and A.T.C. 1852/69(S).	Approved.
8770	March 27	Eastern Provincial Airways Ltd.: add Ottawa to Licence No. A.T.C. 12/45(S).	Approved with modification.
8803	April 19	Quebecair: add Winnipeg to Licence No. A.T.C. 453/49(S).	Approved.
8836	May 5	Southern Frontier Airlines: change of control to Time Air (1982) Ltd.	Not disallowed.
8863	May 14	1) Air Ontario Ltd.: add Windsor, Thunder Bay and Winnipeg to Licence No. A.T.C. 1641/66(NS).	Approved.
		2) Pacific Western Airlines Ltd.: add Windsor to Licence No. A.T.C. 1788/68(S) and A.T.C. 3205/81(S).	Approved.
8936	June 12	Pacific Western Airlines Ltd.: add Vancouver to Licence No. A.T.C. 1023/59(S).	Approved.
8965	June 27	World Cargo International Ltd.: Class 4 and 9-4, Group H, from a base at Calgary.	Approved with restriction.
8975	June 28	Points of Call Ltd.: Class 4 and 9-4, Group G, from a base at Edmonton.	Approved with restriction.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8967	July 3	Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. (Inter City Air): transfer of Licence Nos. A.T.C. 3589/83(NS) and A.T.C. 834/83(CF) to Time Air (1982) Ltd.	Not disallowed.
9003	July 12	Time Air (1982) Ltd.: add Victoria, Campbell River and Comox to Licence No. A.T.C. 3300/81(NS).	Approved.
9010	July 23	Nordair Inc.: consolidation of Licence Nos. A.T.C. 2844/78(S) and A.T.C. 1852/69(S).	Approved.
9025	July 24	North Canada Air Ltd. (Norcanair): to add Saskatoon, North Battleford, Lloydminster and Edmonton to Licence No. A.T.C. 2675/77(S) and consolidate that licence with Licence No. A.T.C. 3656/84(NS).	Approved.
9041	July 29	Northwest Territorial Airways Ltd.: add Edmonton to Licence No. A.T.C. 3016/79(NS).	Approved.
9175	Sept. 20	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): amendment and consolidation of various licences.	Approved.
9196	Sept. 27	Bradley Air Services Ltd. (First Air): add Ottawa and Group F authority to Licence No. A.T.C. 2500/75(NS).	Approved.
9200	Sept. 30	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): add Comox, Sandspit, Smithers, Calgary, Castlegar, Cranbrook, Kamloops, Kelowna and Penticton to Licence No. A.T.C. 3235/81(NS).	Approved with modification.
9284	Oct. 29	1) Calm Air International Ltd.: add Winnipeg to, and amend conditions on Licence No. A.T.C. 1433/63(NS).	Approved.
		2) Northland Outdoors Canada (1983) Ltd. (Ilford Riverton Airways): add Gillam/Bird to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Approved.
9317	Nov. 11	Northwest Territorial Airways Ltd.: add Regina to Licence No. A.T.C. 3818/85(NS).	Approved.
INTERNATIONAL SERVICES			
8767	March 22	Air Ontario Ltd.: Class 8, Toronto/Cleveland.	Approved.
8988	July 5	Wardair Canada Inc.: Class 8, Canada/U.K.	Approved.
8991	July 8	People Express Airlines, Inc.: Class 8, Mirabel/Newark under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Programme.	Approved.
9192	Sept. 26	Canadian Pacific Airlines Ltd.: Class 8, Canada/New Zealand	Approved.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
9233	Oct. 10	Continental Air Lines Inc.: Class 8, Vancouver/Honolulu.	Approved.
9244	Oct. 14	Air New Zealand Ltd.: Class 8, Auckland/Honolulu/Vancouver.	Approved.
9291	Nov. 1	Air Canada: Class 8, Canada/St. Lucia.	Approved.
Applications from Canadian Carriers Under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States			
8811	April 23	Inter City Airways Inc.: Class 9-2, Oshawa/Buffalo.	Approved.
8998	July 10	Skycharter Ltd.: Class 9-3, Toronto/Atlantic City.	Denied.
8998	July 10	Air Ontario Ltd.: Class 9-2, Toronto/Atlantic City.	Approved.
9079	Aug. 14	General Aerospace Inc.: Class 9-3, Toronto/Buffalo.	Approved.
9079	Aug. 14	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Toronto/Buffalo.	Denied.
9100	Aug. 20	Bradley Air Services Ltd. (First Air): Class 9-2, Ottawa/Newark.	Approved.
9292	Oct. 31	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): Class 9-2, Vancouver/Seattle.	Approved.
9292	Oct. 31	Air Caledonia Inc.: Class 9-2, Vancouver/Seattle.	Denied.
9292	Oct. 31	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines): Class 9-3, Vancouver/Seattle.	Denied.
9380	Dec. 3	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Youngstown/ Akron.	Approved.
9380	Dec. 3	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Toledo.	Approved.
9348	Dec. 3	Austin Airways Ltd.: Class 9-2, Kenora/Minneapolis.	Approved.
9396	Dec. 13	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Grand Rapids/Lansing.	Approved.
Applications from United States Carriers under the RLCS Agreement			
8572	Jan. 4	Jetstream International Airlines Inc.: Class 9-3, Erie/Hamilton.	Approved.
8795	Apr. 11	Mall Airways, Inc.: Class 9-2, Toronto/Rochester, Montréal/Rochester.	Approved in part.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8799	April 16	San Juan Airlines Inc. (San Juan Airlines): Class 9-2, Victoria/Seattle.	Approved.
8810	April 22	Kenmore Air Harbor Inc.: Class 9-3, San Juan Island/Victoria Harbour.	Approved.
8911	June 3	Kenmore Air Harbor Inc.: Class 9-3, Minstrel Island/Echo Bay/ Farewell Harbor/Seattle.	Approved.
8948	June 19	Valley Flying Service Inc. (Valley Airlines): Class 9-2, Fredericton/Bangor.	Approved.
8957	June 21	Northern Airways Inc.: Class 9-3, Montréal/Burlington.	Approved.
9001	July 12	Lake Union Air Service Inc.: Class 9-3, Victoria/Seattle.	Approved.
9002	July 12	Lake Union Air Service Inc.: Class 9-3, Vancouver/Seattle.	Approved.
9011	July 15	Bar Harbor Airways Inc (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Montréal/Portland.	Approved.
9012	July 15	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Halifax/Portland.	Approved.
9013	July 15	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Halifax/St. John/Bangor.	Approved.
9023	July 22	Otter Air Inc.: Class 9-3, Port Townsend/Victoria.	Approved.

APPENDIX D
Water Transport Committee

I – Applications, 1985 110

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications
January 1 – December 31
Summary 110

III – Licences Issued, 1985 111

I – Applications, 1985

Applications	Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)			
Atlantic Pilotage Authority	1	–	–
Great Lakes Pilotage Authority	2	–	–
Laurentian Pilotage Authority	1	–	–
Pacific Pilotage Authority	1	–	–
Tariff approval (*Transport Act*)	13	–	–
Water Transport Licences	14	–	–
Orders and Decisions			
Decisions issued 1985	17	–	–
Orders issued 1985	19	–	–

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31 Summary

Type	Number
Coasting	98
Commercial Marine Activities	45
Total	**143**

Decisions

Recommended	107
Denied	6
Withdrawn	25
Cancelled/File Closed	3
Ongoing	2

III – Licences Issued, 1985

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
	621100 Ontario Ltd.	1
	Total	**2**
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.	1
	East Arm Freighting	1
	Len Cardinal Transport Ltd.	3
	Norsask Marine Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**242**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	29
	Northern Transportation Company Ltd.	68
	Total	**97**

APPENDIX E
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1985

	Amount Certified(1) 1984			Amount Certified(1) 1985		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	14.5	–	–	14.7(2)	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	13.6	–	–	15.7	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.9	4.8	–	4.7(2)	5.2	–
Section 6 (Selective Intra)	5.8	24.7	0.5	7.0	28.1	0.3
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	**25.2**	**43.1**	**0.5**	**26.4**	**49.9**	**0.3**
Total of Claims Filed	**307**	**11 893**	**33**	**324(2)**	**12 637**	**48**
Number of Claims Processed	**298**	**11 526**	**32**	**312(2)**	**12 501**	**48**

(1) Millions of dollars.
(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport 116
II – Appeals to the Minister of Transport, 1984 and 1985 116
III – Petitions to the Governor in Council, 1984 and 1985 116
IV – Selection of Decisions Issued in 1984 and 1985 117

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Water	Motor Vehicle	Total
Cases on Hand	**35**	**33**	**4**	**3**	**75**
Carried-over	8	18	–	1	**27**
Received in 1985	27	15	4	2	**48**
Cases Withdrawn	8	2	–	1	**11**
Cases Dealt with in 1985	**23**	**24**	**4**	**2**	**53**
Granted	4	5	–	1	**10**
Denied	19	16	4	1	**40**
Dismissed	–	3	–	–	**3**
Cases Carried Forward to 1986	4	7	–	–	**11**

II – Appeals to the Minister of Transport, 1984 and 1985

	Granted	Denied	Referred to CTC	Total
1984 (Air)	9	8	2*	**19**
1985 (Air)	14	5	–	**19**

* In both cases, the Air Transport Committee's decision was reversed and the initial application granted.

III – Petitions to the Governor in Council, 1984 and 1985

	Granted	Denied	Total
1984 (Air)	44	2	**46**
(Rail)	2	2	**4**
Total	**46**	**4**	**50**
1985 (Air)	23	4	**27**
(Rail)	4	4	**8**
Total	**27**	**8**	**35**

IV – Selection of Decisions Issued in 1984 and 1985

Applicant / Matter	Decision
Pacific Western Airlines Limited Re: ATC Decision No. 6995, Oct. 22, 1982 (deletion of restriction to Licence No. A.T.C. 1788/68(S) denied)	Application granted: 1984-01, Jan. 31, 1984. Matter referred back to ATC. Denial upheld: ATC Decision No. 7998, May 8, 1984.
Les Benjamin, MP National Farmers Union Re: RTC Order Nos. R-35927/8, Nov. 23, 1983 (prescription of annual rate scale, crop year 1983-84)	Application denied: 1984-02, March 7, 1984.
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-28432, Feb. 28, 1979 (abandonment of a portion of the Tring Subdivision authorized)	Application granted: 1984-03, Feb. 27, 1984. RTC order varied.
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-36314, Feb. 29, 1984 (apportionment of costs – Jordan guard rail, Cascade Subdivision)	Application granted: 1984-04, Aug. 9, 1984. RTC order varied.
VIA Rail Canada Inc. Re: RTC Order No. R-37434, Nov. 9, 1984 (suspension of VIA's special fare – Voyageur Inc./Voyageur Colonial Limited's complaint)	Application granted: 1984-05, Nov. 9, 1984. RTC order rescinded.
North Cariboo Flying Service Ltd. Re: ATC Order No. 1984-A-681, Sept. 5, 1984 (increase in tolls for Convair 640 disallowed)	Application granted: 1984-06, Nov. 29, 1984. ATC order rescinded.
Canadian National Railway Company Re: RTC Order No. R-37611, Dec. 21, 1984 (non-compensatory rates disallowed – Atlantic Container Express Inc.'s complaint)	Application denied: 1985-01, Feb. 13, 1985.

Applicant / Matter	Decision
Canadian National Railway Company Re: RTC Decision, March 23, 1984 (designation of Grain Dependent Branch Lines, crop year 1984-85) Re: RTC Order No. R-36489, April 27, 1984 (prescription of annual rate scale, crop year 1984-85)	Applications denied: 1985-02, Feb. 28, 1985.
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-37372, Oct. 26, 1984 (apportionment of costs – bridge Dundas Street West, Metropolitan Toronto)	Application granted: 1985-03, June 4, 1985. Matter referred back to RTC. Order upheld: RTC reasons issued.
Transport Morneau Inc. Re: MVTC ruling, Oct. 26, 1984 (claim for subsidy denied – movement of peat moss prior to Jan. 19, 1984)	Application granted: 1985-04, Aug. 9, 1985. MVTC ruling reversed.

APPENDIX G
Research Branch

Research Branch Publications

1985

Research Reports [1]

1985-01E	*Aspects of Rail Passenger Policy in Canada*
1985-02	*Special Needs in Public Transportation: Some Survey Results*
1985-03E	*An Empirical Investigation of Production Technology of Canadian Air Services*
1985-04E	*Canadian and American Overseas Oceanborne Trade Through Each Other's Ports*
1985-05E	*Economic Analysis of the Liner Market and Freight Rates in Canadian International Trade*
1985-06E	*U.S. Essential Air Service Study*

Other Publications [1]

Transport Review: Trends and Selected Issues 1985

Transportation Intelligence Report

Air Transport Monitor

A Guide for the Canadian Air Traveller

Research Seminar Series, Vol. 11, Spring 1985

Research Seminar Series, Vol. 12, Fall 1985

Working Papers

30-85-01	*Level Crossing Hazards and Protection in Canada* [2]
40-85-02	*Domestic Advance Booking Charters Survey* [1]
20-85-03	*Un aperçu général du transport maritime international au Canada en 1982 : Données statistiques* [3]
40-85-05	*Air Canada's Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic System Costs* [2]
20-85-06	*Transport maritime des marchandises en vrac* [3]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

30-85-08	*PHAER: An Overview. Producer Haul and Elevator Receipts Information System* [1]
30-85-09	*Distribution of Grain Handling and Transportation Costs of Prairie Farmers 1977/78 to 1995/96* [2]
30-85-10	*Effects of Reduction in the Grain Delivery Points on the Canadian Prairies* [2]
30-85-11	*The Cost of Trucking Grain in Western Canada* [2]
10-85-12	*A Preliminary Analysis of the Labour Component Within the Rail and Air Transport Industries* [2]
30-85-13	*A Model for Estimating Truck Operating Costs* [2]
40-85-14	*B-767 Excursion Fare Survey* [1]
30-85-15	*Estimation of Lake Vessel Costs for Canadian Export Grain* [2]
60-85-16	*Transportation Regulation: A Review of the Approaches in The United States and the European Economic Community* [2]
20-85-17	*Canadian and American Overseas Trade Diversion: Perspective and Summary* [1]
20-85-18	*Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade* [2]
60-85-19	*Swiftair Cargo Limited: Analysis of a Bankruptcy* [2]
10-85-20	*An Assessment of Rapeseed Producer Car Movement to Vancouver for the Crop Year 1984-85* [2]
10-85-21	*Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aériens au Canada : Le cas du marché Montréal-Toronto* [3]
20-85-22	*Le transport tramp dans le commerce maritime canadien* [3]
20-85-23	*Recueil statistique sur le commerce outre-mer canadien manutentionné à des ports américains : Données statistiques de 1982* [3]
20-85-24	*La tarification intermodale pratiquée par les compagnies maritimes de ligne régulière : Cas des exportations canadiennes à destination des pays d'Europe de l'Ouest* [3]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

1984

(The 1984 annual report only provided a partial listing of the research reports and workng papers published by the Research Branch during that year. As a result, it was decided that a comprehensive listing of the various studies released during 1984 should be provided in addition to a similar listing for 1985.)

Research Reports [1]

1984-01	*Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade: Quarterly Times Series: 1978-1981*
1984-02E	*Small Shipment Transportation*
1984-03	*The Supply of Liner Shipping in Canada*
1984-04E	*A Productivity Study of Canadian Air Carriers*
1984-05E	*Canadian Overseas Exports of General Cargo and Port Activity in Eastern Canada*
1984-06E	*Aspects of the Commercial Trucking of Grain, Prairie Region: Fall 1982*

Working Papers

40-84-01	*Inflation and the Canadian Airline Industry* [2]
10-84-02	*Data Accessibility* [2]
40-84-03	*Analysis of Elements of Direct Operating Costs of Canadian Air Carrier Jet Aircraft* [2]
50-84-05	*An Overview of Activities Relating to Transportation of the Handicapped in Canada and Foreign Countries – 1983* [2]
30-84-06	*An Analysis of Traffic Trends and Rehabilitation Subsidy Plans* [2]
20-84-07	*The Return on Investment in Liner Shipping* [2]
20-84-08	*Fascicule des résultats de l'étude Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada* [3]
10-84-10	*An Examination of the Impact of the 'At and East' Grain and Flour Subsidy Program* [2]
20-84-11	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Étape exploratrice, Phase I : Cadre théorique* [3]
60-84-12	*Transportation and Telecommunication: An Examination of Substitution and Stimulation* [2]
60-84-13	*Fleet Capacity and Financial Health: Canadian Level I Airlines* [2]
30-84-14	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis* [2]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

20-84-16	*Crew Costs and Their Impact on Employment* [2]
60-84-17	*Railway Costing: A Review* [2]
20-84-18	*Offre de services de transport intermodal* [3]
20-84-19	*Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation* [3]
40-84-20	*Cost Structures and Performance Measures of the Canadian Airline Industry* [2]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

20-84-16	*Crew Costs and Their Impact on Employment* [2]
60-84-17	*Railway Costing: A Review* [2]
20-84-18	*Offre de services de transport intermodal* [3]
20-84-19	*Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation* [3]
40-84-20	*Cost Structures and Performance Measures of the Canadian Airline Industry* [2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

1984

(Le rapport annuel de 1984 ne présentait qu'une liste partielle des cahiers de recherche et des documents de travail publiés par la Direction de la recherche au cours de l'année. Il a donc été décidé d'ajouter un listage complet des études réalisées en 1984 à la liste des publications de 1985.)

Cahiers de recherche [1]

1984/01	*Indices de taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes : Séries temporelles trimestrielles, 1978-1981*
1984/02F	*Le transport des petites expéditions*
1984/03	*L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada*
1984/04F	*Une étude de la productivité des transporteurs aériens canadiens*
1984/05F	*Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada*
1984/06F	*Aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies : Automne 1982*

Documents de travail

40-84-01	*Inflation and the Canadian Airline Industry* [2]
10-84-02	*Data Accessibility* [2]
40-84-03	*Analysis of Elements of Direct Operating Costs of Canadian Air Carrier Jet Aircraft* [2]
50-84-05	*An Overview of Activities Relating to Transportation of the Handicapped in Canada and Foreign Countries - 1983* [2]
30-84-06	*An Analysis of Traffic Trends and Rehabilitation Subsidy Plans* [2]
20-84-07	*The Return on Investment in Liner Shipping* [2]
20-84-08	*Fascicule des résultats de l'étude Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada* [3]
10-84-10	*An Examination of the Impact of the 'At and East' Grain and Flour Subsidy Program* [2]
20-84-11	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Étape exploratrice, Phase I : Cadre théorique* [3]
60-84-12	*Transportation and Telecommunication: An Examination of Substitution and Stimulation* [2]
60-84-13	*Fleet Capacity and Financial Health: Canadian Level I Airlines* [2]
30-84-14	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis* [2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

20-85-06	*Transport maritime des marchandises en vrac* [3]
30-85-08	*Le PHAER : Aperçu – Système d'information sur le transport et les livraisons de céréales aux élévateurs par les producteurs* [1]
30-85-09	*Distribution of Grain Handling and Transportation Costs of Prairie Farmers 1977/78 to 1995/96* [2]
30-85-10	*Effects of Reduction in the Grain Delivery Points on the Canadian Prairies* [2]
30-85-11	*The Cost of Trucking Grain in Western Canada* [2]
10-85-12	*A Preliminary Analysis of the Labour Component Within the Rail and Air Transport Industries* [2]
30-85-13	*A Model for Estimating Truck Operating Costs* [2]
40-85-14	*Enquête sur le tarif excursion B-767* [1]
30-85-15	*Estimation of Lake Vessel Costs for Canadian Export Grain* [2]
60-85-16	*Transportation Regulation: A Review of the Approaches in The United States and the European Economic Community* [2]
20-85-17	*Le détournement des commerces outre-mer canadiens et américains : Une synthèse* [1]
30-85-18	*Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade* [2]
60-85-19	*Swiftair Cargo Limited: Analysis of a Bankruptcy* [2]
10-85-20	*An Assessment of Rapeseed Producer Car Movement to Vancouver for the Crop Year 1984-85* [2]
10-85-21	*Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aériens au Canada : Le cas du marché Montréal – Toronto* [3]
20-85-22	*Le transport tramp dans le commerce maritime canadien* [3]
20-85-23	*Recueil statistique sur le commerce outre-mer canadien manutentionné à des ports américains : Données statistiques de 1982* [3]
20-85-24	*La tarification intermodale pratiquée par les compagnies maritimes de ligne régulière : Cas des exportations canadiennes à destination des pays d'Europe de l'Ouest* [3]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche

1985

Cahiers de recherche [1]

1985/01F	*Aspects de la politique relative au transport ferroviaire des voyageurs*
1985/02	*Besoins spéciaux relatifs aux transports en commun : Quelques résultats d'enquête*
1985/03F	*Une étude empirique de la structure de production des services aériens au Canada*
1985/04F	*Acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains*
1985/05F	*Analyse économique du marché du transport maritime de ligne régulière et des taux de fret*
1985/06F	*Étude sur les services aériens essentiels aux États-Unis*

Autres publications [1]

Les transports : Tendances et questions particulières, 1985

Transports : bulletin statistique

Suivi du transport aérien

Guide du voyageur aérien canadien

Série de séminaires de recherche, vol. 11, printemps 1985

Série de séminaires de recherche, vol. 12, automne 1985

Documents de travail

30-85-01	*Level Crossing Hazards and Protection in Canada* [2]
40-85-02	*Enquête sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée (intérieurs)* [1]
20-85-03	*Un aperçu général du transport maritime international au Canada en 1982 : Données statistiques* [3]
40-85-05	*Air Canada's Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic System Costs* [2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

Requérant/Objet	Décision
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Décision du CTCF, 23 mars 1984 (désignation des embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985).	Requêtes rejetées : 1985-02, 28 février 1985.
Objet : Ordonnance du CTCF n° R-36489, 27 avril 1984 (prescription du barème tarifaire annuel pour la campagne agricole 1984-1985).	
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37372, 26 octobre 1984 (répartition des frais de pont, rue Dundas Ouest, Grand Toronto).	Requête accordée : 1985-03, 4 juin 1985. Requête renvoyée au CTCF. Ordonnance confirmée et raisons du CTCF publiées.
Transport Morneau Inc. Objet : Décision du CTVM, 26 octobre 1984 (rejet d'une demande de subvention – expéditions de mousse de tourbe acheminées avant le 19 janvier 1984).	Requête accordée : 1985-04, 9 août 1985. Décision du CTMV infirmée.

IV – Sélection de décisions émises en 1984 et 1985

Requérant/Objet	Décision
Pacific Western Airlines Limited. Objet : Décision du CTA n° 6995, 22 octobre 1982 (suppression de condition au permis n° ATC 1788/68(S) refusée).	Requête accordée : 1984-01, 31 janvier 1984. Requête renvoyée au CTA. Refus confirmé : décision du CTA n° 7998, 8 mai 1984.
M. Les Benjamin, MP; Syndicat national des cultivateurs. Objet : Ordonnances du CTCF n°s R-35927/8, 23 novembre 1983 (prescription du barème tarifaire annuel, pour la campagne agricole 1983-1984).	Requête rejetée : 1984-02, 7 mars 1984.
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-28432, 28 février1979 (autorisation d'abandonner un tronçon de la subdivision Tring).	Requête accordée : 1984-03, 27 février 1984. Ordonnance du CTCF modifiée.
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-36314, 29 février 1984 (répartition des coûts – contre-rails Jordan, subdivision Cascade).	Requête accordée : 1984-04, 9 août 1984. Ordonnance du CTCF modifiée.
VIA Rail Canada Inc. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37434, 9 novembre 1984 (suspension du tarif spécial de VIA – plainte de Voyageur Inc./Voyageur Colonial Ltd.).	Requête accordée : 1984-05, 9 nov. 1984. Ordonnance du CTCF rescindée.
North Cariboo Flying Service Ltd. Objet : Ordonnance du CTA n° 1984-A-681, 5 septembre 1984 (rejet de la majoration des taux pour Convair 640).	Requête accordée : 1984-06, 29 nov. 1984. Ordonnance du CTA rescindée.
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37611, 21 décembre 1984 (taux non compensatoires rejetés – plainte de Atlantic Container Express Inc.).	Requête rejetée : 1985-04, 13 février 1985.

I – Activités par mode de transport

	Aérien	Ferroviaire	Maritime	Routier	Total
Requêtes en main	**35**	**33**	**4**	**3**	**75**
Reportées	8	18	–	1	**27**
Reçues en 1985	27	15	4	2	**48**
Requêtes retirées	8	2	–	1	**11**
Requêtes étudiées en 1985	**23**	**24**	**4**	**2**	**53**
Agréées	4	5	–	1	**10**
Rejetées	19	16	4	1	**40**
Refusées	–	3	–	–	**3**
Requêtes reportées à 1986	4	7	–	–	**11**

II – Appels au ministre des Transports, 1984 et 1985

	Agréés	Rejetés	Renvoi à la CCT	Total
1984 (Air)	9	8	2*	**19**
1985 (Air)	14	5	–	**19**

* Dans ces deux cas, la décision du CTA a été infirmée et la requête initiale a été accordée.

III – Pétitions au gouverneur en conseil, 1984 et 1985

	Agréées	Rejetées	Total
1984 (Air)	44	2	**46**
(Rail)	2	2	**4**
Total	**46**	**4**	**50**
1985 (Air)	23	4	**27**
(Rail)	4	4	**8**
Total	**27**	**8**	**35**

APPENDICE F
Comité de révision

I – Activités par mode de transport 118
II – Appels au ministre des Transports, 1984 et 1985 118
III – Pétitions au gouverneur en conseil, 1984 et 1985 118
IV – Sélection de décisions émises en 1984 et 1985 119

APPENDICE E
Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique
Paiements certifiés, 1985

	Paiements certifiés[1] 1984			Paiements certifiés[1] 1985		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	14,5	–	–	14,7[2]	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	13,6	–	–	15,7	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,9	4,8	–	4,7[2]	5,2	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	5,8	24,7	0,5	7,0	28,1	0,3
Article 6 (Subventions provisoires– Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**25,2**	**43,1**	**0,5**	**26,4**	**49,9**	**0,3**
Total des réclamations déposées	**307**	**11 893**	**33**	**324[2]**	**12 637**	**48**
Nombre de réclamations examinées	**298**	**11 526**	**32**	**312[2]**	**12 501**	**48**

(1) Millions de dollars.
(2) Chiffre estimatif.

III – Permis délivrés, 1985

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
	621100 Ontario Ltd.	1
	Total	**2**
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.	1
	East Arm Freighting	1
	Len Cardinal Transport Ltd.	3
	Norsask Marine Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**242**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	29
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**97**

I – Requêtes, 1985

Requêtes	Reçues	Agréées	Autres
Projets de tarifs de droits de pilotage (article 23 de la *Loi sur le pilotage*)			
Administration de pilotage de l'Atlantique	1	–	–
Administration de pilotage des Grands Lacs	2	–	–
Administration de pilotage des Laurentides	1	–	–
Administration de pilotage du Pacifique	1	–	–
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports*)	13	–	–
Permis de transport par eau	14	–	–
Ordonnances et décisions			
Décisions rendues en 1985	17	–	–
Ordonnances rendues en 1985	19	–	–

II – Cabotage, demandes d'exemption Du 1er janvier au 31 décembre Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	98
Navigation autre que le cabotage	45
Total	**143**
Décisions	
Recommandées	107
Rejetées	6
Retirées	25
Annulées/Dossiers fermés	3
En cours	2

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I – Requêtes, 1985 112

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre
Sommaire 112

III – Permis délivrés, 1985 113

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9380	3 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Youngstown/Akron.	Agréée.
9380	3 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Toledo.	Agréée.
9348	3 décembre	Austin Airways Ltd. : service de classe 9-2, Kenora/Minneapolis.	Agréée.
9396	13 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Grand Rapids/Lansing.	Agréée.

Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'Accord relatif aux services régionaux, locaux, et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis

8572	4 janvier	Jetstream International Airlines Inc. : service de classe 9-3, Erie/Hamilton.	Agréée.
8795	11 avril	Mall Airways Inc. : service de classe 9-2, Toronto/Rochester, Montréal/Rochester.	Agréée en partie.
8799	16 avril	San Juan Airlines Inc. (San Juan Airlines) : service de classe 9-2, Victoria/Seattle.	Agréée.
8810	22 avril	Kenmore Air Harbor Inc. : service de classe 9-3, île de San Juan/port de Victoria.	Agréée.
8911	3 juin	Kenmore Air Harbor Inc. : service de classe 9-3, Minstrel Island/Echo Bay/FarewellHarbor/Seattle.	Agréée.
8948	19 juin	Valley Flying Service Inc. (Valley Airlines) : service de classe 9-2, Fredericton/Bangor.	Agréée.
8957	21 juin	Northern Airways Inc. : service de classe 9-3, Montréal/Burlington.	Agréée.
9001	12 juillet	Lake Union Air Service Inc. : service de classe 9-3, Victoria/Seattle.	Agréée.
9002	12 juillet	Lake Union Air Service Inc. : service de classe 9-3, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9011	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Montréal/Portland.	Agréée.
9012	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Halifax/Portland.	Agréée.
9013	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Halifax/St. John/Bangor.	Agréée.
9023	22 juillet	Otter Air Inc. : service de classe 9-3, Port Townsend/Victoria.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTERNATIONAUX			
8767	22 mars	Air Ontario Ltd. : service de classe 8, Toronto/Cleveland.	Agréée.
8988	5 juillet	Wardair Canada Inc. : service de classe 8, Canada/Royaume-Uni.	Agréée.
8991	8 juillet	People Express Airlines Inc. : service de classe 8, Mirabel/Newark, en vertu du Programme expérimental de services aériens transfrontaliers Canada/États-Unis.	Agréée.
9192	26 septembre	Canadian Pacific Airlines Ltd. : service de classe 8, Canada/Nouvelle-Zélande.	Agréée.
9233	10 octobre	Continental Air Lines Inc. : service de classe 8, Vancouver/Honolulu.	Agréée.
9244	14 octobre	Air New Zealand Ltd. : service de classe 8, Auckland/Honolulu/Vancouver.	Agréée.
9291	1er novembre	Air Canada : service de classe 8, Canada/Sainte-Lucie.	Agréée.
Requêtes de transporteurs canadiens en vertu de l'Accord relatif aux services régionaux, locaux et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis			
8811	23 avril	Inter City Airways Inc. : service de classe 9-2, Oshawa/Buffalo.	Agréée.
8998	10 juillet	Skycharter Ltd. : service de classe 9-3, Toronto/Atlantic City.	Rejetée.
9079	14 août	General Aerospace Inc. : service de classe 9-3, Toronto/Buffalo.	Agréée.
9079	14 août	Air Atonabee Ltd. (City Express) : service de classe 9-2, Toronto/Buffalo.	Rejetée.
9100	20 août	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : service de classe 9-2, Ottawa/Newark.	Agréée.
9292	31 octobre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : service de classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9292	31 octobre	Air Caledonia Inc. : service de classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9292	31 octobre	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines) : service de classe 9-3, Vancouver/Seattle.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
8965	27 juin	World Cargo International Ltd. : permis de classes 4 et 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Calgary.	Agréée avec restriction.
8975	28 juin	Points of Call Ltd. : permis de classes 4 et 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Edmonton.	Agréée avec restriction.
8967	3 juillet	Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. (Inter City Air) : transfert des permis nºs A.T.C. 3589/83(NS) et A.T.C. 834/83(CF) à Time Air (1982) Ltd.	Non refusée.
9003	12 juillet	Time Air (1982) Ltd. : ajouter les points Victoria, Campbell River et Comox au permis nº A.T.C. 3300/81 (NS).	Agréée.
9010	23 juillet	Nordair Inc. : regrouper les permis nºs A.T.C. 2844/78(S) et A.T.C. 1852/69(S).	Agréée.
9025	24 juillet	North Canada Air Ltd. (Norcanair) : ajouter les points Saskatoon, North Battleford, Lloydminster et Edmonton au permis nº A.T.C. 2675/77(S) et le regrouper avec le permis nº A.T.C. 3656/84(NS).	Agréée.
9041	29 juillet	Northwest Territorial Airways Ltd. : ajouter le point Edmonton au permis nº A.T.C. 3061/79(NS).	Agréée.
9175	20 septembre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : modification et regroupement de divers permis.	Agréée.
9196	27 septembre	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : ajouter le point Ottawa et le groupe F au permis nº A.T.C. 2500/75(NS).	Agréée.
9200	30 septembre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : ajouter les points Comox, Sandspit, Smithers, Calgary, Castlegar, Cranbrook, Kamloops, Kelowna et Penticton au permis nº A.T.C 3255/81(NS).	Agréée avec modification.
9284	29 octobre	1) Calm Air International Ltd. : ajouter le point Winnipeg et modifier des conditions au permis nº A.T.C. 1433/63(NS).	Agréée.
		2) Northland Outdoors Canada (1983) Ltd. (Ilford Riverton Airways) : ajouter le point Gillam/Bird au permis nº A.T.C. 624/52(NS).	Agréée.
9317	11 novembre	Northwest Territorial Airways Ltd. : ajouter le point Regina au permis nº A.T.C. 3818/85(NS).	Agréée.

V – Décisions notables, 1985

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTÉRIEURS			
(Comprennent les décisions afférentes au service aérien commercial d'affrètement international (Classe 9-4) lorsqu'ils font partie intégrante d'une requête pour service d'affrètement intérieur (Classe 4).)			
8631	31 janvier	1) Swiftair Cargo Ltd. : transfert de service de classe 3 prévu au permis n° A.T.C. 3103/80(NS) à New-Kirk Corporation.	Refusée.
		2) Northwest Territorial Airways Ltd. : permis de classe 2, marchandises et courrier, entre Toronto, Winnipeg, Calgary/Edmonton et Vancouver au moyen d'aéronefs des groupes F et G.	Agréée.
8687	3 mars	512643 Ontario Ltd. (Holiday Airways) : permis de classes 4 et 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée en partie.
8693	8 mars	Canadian Aviation Express Airlines Inc. : permis de classes 4 et 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée.
8765	25 mars	Nordair Ltée – Nordair Ltd. : ajouter les points Sudbury, North Bay et Timmins aux permis nºs A.T.C. 2844/78(S) et A.T.C. 1852/69(S).	Agréée.
8770	27 mars	Eastern Provincial Airways Ltd. : ajouter le point Ottawa au permis n° A.T.C. 12/45(S).	Agréée sous réserve de modification.
8803	19 avril	Quebecair : ajouter le point Winnipeg au permis n° A.T.C. 453/49(S).	Agréée.
8836	5 mai	Southern Frontier Airlines : changement de contrôle à Time Air (1982) Ltd.	N'a pas été refusée.
8863	14 mai	1) Air Ontario Ltd. : ajouter les points Windsor, Thunder Bay et Winnipeg au permis n° A.T.C. 1641/66 (NS).	Agréée.
		2) Pacific Western Airlines Ltd. : ajouter le point Windsor aux permis nºs A.T.C. 1788/68(S) et A.T.C. 3205/81(S).	Agréée.
8936	12 juin	Pacific Western Airlines Ltd. : ajouter le point Vancouver au permis n° A.T.C. 1023/59(S).	Agréée.

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols

	1984	1985
Demandes de permis		
Requérants canadiens	37	58
Requérants étrangers	162	136
Demandes de vols par des non-titulaires (Exploitants américains de petits aéronefs)	55	82

IV – Dépôts de tarifs et de services(1)

		1984	1985
Tarifs d'affrètements		10 256	8 798
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		7 026	7 013
Tarifs-passagers	Intérieurs : Can. – É.-U.	24 546	20 737
	Outre-mer	77 719	73 242
Tarifs-marchandises	Intérieurs : Can. – É.-U.	8 588	5 647
	Outre-mer	12 003	8 180

(1) 1er octobre au 30 septembre de chaque année.

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1984 Vols	1984 Places	1985 Vols	1985 Places
Affrètement pour voyage tout compris (AVTC)*				
En provenance du Canada	1 679	232 357	1 996	286 496
En provenance de l'étranger	44	7 626	150	12 269
Intérieurs	–	–	134	5 916
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	773	51 157	640	48 842
En provenance de l'étranger	692	27 277	249	16 968
Intérieurs	18	1 940	13	1 568
Fret (en provenance du Canada)	–	–	158	–
Fret (en provenance de l'étranger)	–	–	701	–
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	2 735	536 252	2 062	384 317
En provenance de l'étranger (VARA)	1 454	171 687	369	41 440
En provenance de l'étranger (Aff.)	71	5 637	41	3 731
VARA (intérieurs)	2 293	400 195	4 080	1 102 157
VARA/AVTC *	10 377	1 912 703	10 332	1 825 792
VARA/AVTC (intérieurs)	–	–	5	368

* Les statistiques ne comprennent pas les changements.

I – Services intérieurs

	1984	1985
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 230	2 260
Aéronefs à voilure fixe	2 059	2 063
Aéronefs à voilure tournante	171	197
Transporteurs nationaux	1 219	1 314
Transporteurs étrangers	1 011	946
Permis	3 376	3 481
Nouveaux permis émis	262	307
Permis remplacés	447	663
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 032	1 080
Reportées de l'année précédente	192	220
En attente à la fin de l'année	220	241
Traitées pendant l'année	1 004	1 059
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	28
Agriculteurs «volants »	82	98
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	46	45
Décisions et ordonnances		
Décisions	770	856
Ordonnances	873	1 403
Avis publics		
Requêtes	627	1 149
Audiences	11	2

APPENDICE C
Comité des transports aériens

I – Services intérieurs 104

II – Vols d'affrètement choisis 105

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols 106

IV – Dépôts de tarifs et de services 106

V – Décisions notables, 1985 107

XIV – Réclamations et paiements, 1984
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	St. John's – Carbonear	62 857	Nil
	St. John's – Argentia	272 654	Nil
	Toronto – North Bay («Northlander»)	2 334 250	2 069 266[2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	183 054	Nil[3]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 530 622	2 644 200[2]
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 273 516	1 112 000
	Total	**7 656 953**	**5 825 466**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN, le 26 juin 1985, par Algoma Central, le 15 mai 1985, et par QNS&L, le 11 juin 1985.

(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1984 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

(3) Les paiements ne sont recommandés que si les services sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

XIII – Réclamations et paiements, 1984 Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Saskatchewan			
1. Cudworth	P.m. 103,25 – Cudworth Jct.	24 614	
2. Northgate	Northgate – Lampman	390 342	
Alberta			
3. Alliance	Alliance Jct. – Forestburg	385 217	
4. Alliance	Forestburg – Alliance	93 042	
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	410 211	
	Total (CN)	**1 303 426 $**	**955 604 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Alberta			
6. Willingdon (y compris l'embr. Chemical)	Lloydminster – Elk Island	32 563	
	Total (CP Rail)	**32 563 $**	**Nil**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**1 335 989 $**	**955 604 $**

(1) Réclamations déposées par CN, le 26 juin 1985, et par CP Rail, le 25 juin 1985.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Québec			
52. Maniwaki	Laman – Maniwaki	676 958	
53. Tring (QCR)[9]	Tring-Jonction – Courcelles	270 972	
54. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 149 524	
55. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	966 917	
56. Waltham	Wyman – Waltham	99 545[2]	
Ontario			
57. Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	323 887	
58. M&O[4][10]	Rigaud – M&O Jct.	710 986	
59. Nickel	P.m. 12,10 – P.m. 12,60	5 731	
60. Port McNicoll	Orillia – P.m. 7,30	46 912	
61. Walkerton	Saugeen – Hanover	211 680[2]	
Saskatchewan			
62. Fife Lake	Coronach – Big Beaver	54 713	
63. Matador	Gunnworth – Wartime	7 223[2]	
64. McMorran	Milden – Gunnworth	64 400[2]	
65. Pennant	Hazlet – Verlo	29 399[2]	
Alberta			
66. Langdon (conjoint, CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	114 938	
Colombie-Britannique			
67. Kaslo	Rosebery – Nakusp	458 479	
68. Lake Cowichan	Hayward – Lake Cowichan	70 492[2]	
	Total (CP Rail)	**5 262 756 $**	**3 257 219 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**18 300 826 $**	**5 132 941$**

(1) Réclamations déposées par CN, le 26 juin 1985, et par CP Rail, le 25 juin 1985.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1984, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
(5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(6) Le tronçon Fork River – Winnipegosis a été abandonné le 14 avril 1983.
(7) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(8) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(9) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(10) Se prolonge au Québec sur une faible distance.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
25. Témiscouata(5)	Cabano – Edmundston East	159 344	
26. Valleyfield(4)	Barrington – Ayrness	76 656	
Ontario			
27. Beeton	Cheltenham – Beeton	90 988(2)	
28. Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct. – Madoc	74 450(2)	
29. Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne)	99 029	
30. Dunnville	Macey (Port Colborne) – Caledonia	233 693	
31. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	91 572	
32. Fergus (Embr. Fergus Town)	P.m. 0,00 – P.m. 1,14	13 111(2)	
33. Forest	Lucan – Forest	196 171	
34. Kincardine	Listowel – Wingham	181 084	
35. Marmora	Glen Miller – Marmora	167 842	
36. Meaford (Embr. Penetang)	North Colwell – Hendrie	29 495	
37. Meaford	Collingwood – Meaford	114 604	
38. Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct. – Durham	71 200(2)	
39. Pagwa	Calstock – Nakina	1 149 174	
40. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	218 445	
41. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	339 217	
42. Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	66 231	
Manitoba			
43. Oakland	Delta Jct. – Oakland	12 957	
44. Oakland	Oakland – Amaranth	14 365(2)	
45. Winnipegosis(6)	Fork River – Winnipegosis	26 393	
Saskatchewan			
46. Acadia Valley(7)	Eyre Jct. – Acadia Valley	106 625	
47. Dodsland	Smiley – Dewar Lake	2 862(2)	
48. Erwood(8)	Baden – Hudson Bay	330 060	
Alberta			
49. Rosedale – Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	59 829	
Colombie-Britannique			
50. Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	12 106	
51. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	630 302	
	Total (CN)	**13 038 070 $**	**1 875 722 $**

XII – Réclamations et paiements, 1984
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	241 316	
2. Bonavista	Shoal Harbour – Bonavista	350 458(2)	
Île-du-Prince-Édouard			
3. Kensington	Linkletter – Tignish	675 325(3)	
4. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (y compris l'embr. Georgetown)	290 553	
5. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	235 818	
6. Murray Harbour	Uigg – Murray Harbour	77 359(2)	
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	684 027(3)	
8. Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	17 287	
9. Souris (Embr. Elmira)	Baltic – Elmira	16 092(2)	
Nouvelle-Écosse			
10. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	1 124 132	
11. Middleton	Bridgewater Jct. – Bridgetown	116 026(2)	
12. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	249 568	
Nouveau-Brunswick			
13. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	658 780	
14. Centreville	Valley – Centreville	253 652	
15. Loggieville	Chatham – Loggieville	64 164(2)	
16. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	434 949	
17. Oromocto	Westfield Beach – Camp Gagetown	275 416(2)	
18. Richibucto	Kent Jct. – Richibucto	41 613(2)	
19. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 258 337	
20. Sussex (Embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	25 513	
Québec			
21. Granby(4)	Waterloo – Granby	32 283	
22. Monk	Pelletier – Ste-Claire	1 255 747	
23. Sorel(4) (Embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – P.m. 4,64	3 122	
24. St-Raymond(4)	Jackson's – Rivière-à-Pierre	88 728	

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	5 262 756	3 257 219
Article 258 (Embranchements protégés)	32 563	Nil
Article 272 (Tarifs de l'Est)	9 061 037	9 061 037
Total	**14 356 356**	**12 318 256**(1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 11 358 244 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 960 012 $ pour 1985.

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 530 622	2 644 200(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 423 850 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 220 350 $ pour 1985.

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 273 516	1 112 000(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Paiements versés au cours de 1985.

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1984

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	18 300 826	5 132 941
Article 258 (Embranchements protégés)	1 335 989	955 604
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	7 656 953	5 825 466
Article 272 (Tarifs de l'Est)	37 822 071	37 822 071
Total	**65 115 839**	**49 736 082(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 42 169 910 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 7 566 172 $ pour 1985.

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 038 070	1 875 722
Article 258 (Embranchements protégés)	1 303 426	955 604
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 852 815	2 069 266
Article 272 (Tarifs de l'Est)	28 761 034	28 761 034
Total	**45 955 345**	**33 661 626(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 28 387 816 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 5 273 810 $ pour 1985.

VI – Paiements, 1985
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Décembre 1984[1]	15 175 173,19	15 065 605,37	Nil	30 240 778,56
Janvier 1985	15 189 777,11	13 251 148,96	Nil	28 440 926,07
Février	14 003 920,83	11 461 153,05	Nil	25 465 073,88
Mars	14 366 747,92	10 885 459,03	Nil	25 252 206,95
Avril	19 310 487,59	13 973 804,48	Nil	33 284 292,07
Mai	30 931 956,26	20 267 977,53	Nil	51 199 933,79
Juin	28 900 926,06	22 977 681,18	Nil	51 878 607,24
Juillet[2]	24 237 060,77	20 204 261,64	Nil	44 441 322,41
Août	19 006 185,45	18 441 535,45	89 383,75	37 537 104,65
Septembre	20 574 127,28	21 056 610,48	123 895,72	41 754 633,48
Octobre	35 178 244,63	34 062 943,83	350 211,57	69 591 400,03
Novembre	29 337 444,24	27 595 439,10	Nil[3]	56 932 883,34
Décembre	Nil[4]	Nil[4]	Nil[3]	Nil
Total	**266 212 051,33**	**229 243 620,10**	**563 491,04**	**496 019 162,47**

(1) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1985 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
(2) Comprend les versements finals relatifs à la période allant d'août 1984 à juillet 1985 inclusivement.
(3) À payer au cours de l'année civile 1986, trente jours après réception des réclamations.
(4) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1986 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1985

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements*			
Trains – voie principale	188	0	20
Trains dans les gares de triage et embranchements	87	1	2
Total des déraillements de trains	**275**	**1**	**22**
Draisines, machines d'entretien de la voie	10	0	13
Total des déraillements rapportables	**285**	**1**	**35**
Collisions*			
Trains – voie principale	14	0	16
Entre trains dans les gares de triage et embranchements	58	0	32
Total des collisions – mouvement de trains seulement	**72**	**0**	**48**
Entre trains/draisines/machines d'entretien de la voie	28	2	35
Total des collisions rapportables	**99**	**2**	**83**
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	281	33	132
Publics (sans protection automatique)	266	19	142
Privés	30	5	45
Ferme	7	1	18
Total des accidents à des passages à niveau (Onze des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)	**584**	**58**	**337**
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements sur voie principale	58	–	–
Déraillements – gares de triage et embranchements	83	–	–
Collisions sur voie principale	3	–	–
Collisions – gares de triage et embranchements	41	–	–
Accidents à des passages à niveau	8	–	–
Incidents divers **	343	–	–

Augmentation du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1984 et 1985 = 1,6 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Sept de ces 343 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, une collision dans une gare de triage a causé deux blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Calgary – Edmonton	69-10-31	85-07-25	R-38365	Abandon du service. Ordonnance n° CP 1985-2507; date d'abandon reportée du 1er nov. au 6 sept. 1985.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Hearst – Nakina	71-05-03	Audience, oct. 1983	–	Décision à venir.
Wabowden – Gillam – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Sioux Lookout – Thunder Bay	71-05-03	85-02-22	–	Abandon du service au 30 nov. 1985.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Service réduit.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	85-04-29	R-38000	Service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	Audience, 10 nov. 1985	–	Décision à venir.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	85-04-29	R-38000	Service rétabli via Sherbrooke.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	81-09-04	R-32608	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	81-08-06	CP 1981-2171	Rétablissement du service Montréal – Ottawa – Sudbury en tant que partie intégrante du service transcontinental de l'Ouest.
Sudbury – White River	69-10-31	85-04-29	R-38000	Fréquence augmentée à trois jours par semaine à l'année longue.

IV – Ordonnances et décisions, 1985
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	85-04-29	R-38000	Consolidation du service Montréal – Gaspé avec le service restructuré *Océan* dont le terminus est maintenant Moncton.
Moncton – Campbellton	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Service quotidien Moncton – Campbellton.
Québec – Mont-Joli	70-12-29	85-04-29	R-38000	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.
Sydney – Truro – Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto – Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Chicoutimi	69-10-27	81-08-06	CP 1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	81-08-06	CP 1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Toronto – Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-36619 R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'à Vancouver le 1er juin 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine	Listowel – Wingham	1,41 – 30,34	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1983. Révision quinquennale obligatoire en 1988.
(CN) Penetang	Colwell – Hendrie	2,00 – 11,60	Décision à venir.
(CN) Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	0,00 – 12,55	Décision à venir.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9,00 – 28,10	Ordre de maintenir le service, le 3 juin 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Pagwa	Calstock – Nakina	23,90 – 141,45	Entendue du 3 au 6 octobre 1983; décision à venir.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13,00 – 35,3	Ordre de maintenir le service, le 2 mars 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge)	1,00 – 13,88	Décision à venir.
(CP Rail) Kingston	Tichborne – Kingston	65,1 – 101,1 101,85 – 102,09	Entendue le 3 décembre 1985; décision à venir.
(CN) Kingston (Embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto	1,50 – 6,36	Nouvelle requête.
(CN) Campbellford	Corbyville – Campbellford	3,20 – 60,40	Nouvelle requête.
(CP Rail) M&O	Rigaud – M&O Junction	16,80 – 82,50	Entendue le 22 octobre 1985; décision à venir.
Colombie-Britannique			
(CN) Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	0,00 – 1,37	En révision selon l'ordonnance n° WDR 1984-00273, le 28 nov. 1984.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme – Youbou	57,90 – 81,90	Ordre de maintenir le service, le 15 octobre 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
	Deerholme – Cowichan Bay	0,00 – 6,12	
(CP Rail) Kaslo	Rosebery – Nakusp	3,8 – 31,2	Ordre de maintenir le service, le 5 juillet 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0,00 – 105,76	Ordre de maintenir le service, le 28 juin 1985. Révision après le 28 juin 1988.
(CN) Nashwaak (Embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	0,00 – 2,40	Décision à venir.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 – 72,04	Entendue le 21 oct. 1985; décision à venir.
(CP Rail) Shoreline	P.m. 10,0 – Lepreau	10,0 – 22,5	Entendue le 26 sept. 1985; ajournée au 28 janvier 1986.
(CP Rail) Minto	South Devon – Minto	0,9 – 33,6	Entendue le 24 sept. 1985; décision à venir.
Québec			
(CN) Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	42,70 – 77,0	Audience en révision, le 23 oct. 1985; décision à venir
(CP Rail) Ste-Agathe	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44,4 – 138,20	Ordre de maintenir le service, le 18 déc. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CP Rail) Témiscaming et Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère	47,9 – 106,50	Audience en révision, le 5 nov. 1985; décision à venir.
	Gaboury – Ville-Marie	0,00 – 7,70	
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1,00 – 32,50	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
	Courcelles – Mégantic	32,50 – 57,70	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
(CN) Valleyfield	Barrington – Ayrness	12,00 – 26,10	Audience publique à venir.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36,50 – 55,57	Audience publique à venir.
(CN) Granby	Waterloo – Granby	0,09 – 13,00	Requête publiée le 10 mai 1985.
(CN) Sorel (Embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux	0,30 – 4,64	Décision à venir.
(Conrail) Division de Montréal	Can.– Frontière É.-U. – Huntington	10,25 – 17,48	Décision à venir.
Ontario			
(CN) Forest	Lucan – Forest	15,50 – 48,00	Audience en révision, le 21 nov. 1985; décision à venir.

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies Requêtes en instance le 31 décembre 1985

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0,00 – 20,65	Ordre de maintenir le service, le 15 août 1984. Révision après le 15 août 1986.
Nouvelle-Écossse			
(CN) Inverness	Port Hastings – Inverness	0,00 – 55,64	Audience en révision, le 12 nov. 1985; décision à venir.
(Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic/CP Rail) Truro	Mantua – Truro	4,4 – 57,6	Requête publiée le 8 mai 1985; décision à venir.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0,00 – 25,61	Ordre de maintenir le service, le 23 nov. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00 – 17,77	Ordre de maintenir le service, le 23 février 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris (Embr.Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	0,00 – 5,00	Ordre de maintenir le service, le 10 mai 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct. – Souris	0,00 – 55,02	Ordre de maintenir le service, le 5 août 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish	19,49 – 84,61	Ordre de maintenir le service, le 14 nov. 1985. Révision avant le 14 nov. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CN) Sussex (Embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	0,00 – 2,85	Ordre de maintenir le service, le 23 avril 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
(CN) Centreville	Valley – Centreville	0,00 – 27,72	Audience en révision, le 25 oct. 1985; décision à venir.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CP Rail) Nickel	Ville de Walden 12,1 – 12,6	R-38514 – 2 octobre	Ordre d'abandon au 1er novembre 1985.
(CN) Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne) 2,00 – 17,60 Macey (Port Colborne) – Caledonia 20.90 – 58.28	R-38553 – 17 octobre	Ordre d'abandon au 21 novembre 1985.
(CP Rail) Port McNicoll	Orillia – Uhthoff 0,00 – 7,3	R-38606 – 1er novembre	Ordre d'abandon au 5 décembre 1985.

II – Ordonnances et décisions, 1985
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Souris	Royalty Jct.– Souris 0,00 – 55,02	R-38383 – 5 août	Ordre de maintenir le service.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish 19,45 – 84,61	R-38842 – 14 novembre	Ordre de maintenir le service.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur 16,49 – 71,43	R-37724 – 11 février	Ordre d'abandon au 30 juin 1985 : ordonnance n° 1985-1900 : abandon différé au 30 juin 1986.
(Devco) Prolongement Port Morien	Morien Jct.– Port Morien 0,00 – 2,10	R-38502 – 25 septembre	Ordre d'abandon au 25 octobre 1985.
Nouveau-Brunswick			
(CN) St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct. 0,00 – 105,76	R-38237 – 28 juin	Ordre de maintenir le service.
Québec			
(CN) Monk	Pelletier – Ste-Claire 68,23 – 196,30	R-37645 – 16 janvier	Ordre d'abandon au 20 février 1985.
(CP Rail) Maniwaki	Laman – Wakefield 3,0 – 19,7	R-38843 – 20 décembre	Abandon différé au 1er juin 1986.
Ontario			
(CN) Marmora	Glen Miller – Marmora 36,00 – 61,30	R-37682 – 24 janvier	Ordre d'abandon au 28 février 1985.
(CN) Meaford	Collingwood – Meaford 34,60 – 52,19	R-38137 – 17 mai R-38368 – 26 juillet	Modification à l'ordonnance n° R-37433, en date du 20 novembre 1984 : ordre d'abandon au 31 décembre1985.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place 9,0 – 28,1	R-38191 – 3 juin	Ordre de maintenir le service.
(CP Rail (T.H. & B.)) Division de H.& D.	Ville de Dundas 2,66 – 3,94	R-38372 – 31 juillet	Ordre d'abandon au 30 août 1985.

Date		Décision rendue
20 décembre	Relative à une requête déposée par CN en vue d'obtenir un ajustement de taux minimaux compensatoires pour l'huile de colza applicables depuis Armstrong (Ont.) jusqu'à Kentville, Middleton et New Minas (N.-É.) acheminé sur le trajet CN Rockingham (N.-É.) – Chemin de fer Dominion-Atlantic au-delà – tels que prescrits par les ordonnances n^{os} R-37613 et R-37728 en date des 27 décembre 1984 et 5 février 1985 respectivement. Décision et ordonnance n° R-38845.	Agrément de la requête.
30 décembre	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision et ordonnance n° R-38851.	Plan privilégié modifié émis.

Date		Décision rendue
16 septembre	Requêtes déposées par CP Rail et CN relativement à l'exploitation et à l'essai de trains sans fourgon de queue.	Mise en oeuvre du programme d'essais.
25 septembre	Requêtes déposées par Devco Railway en abandon de l'exploitation de sa voie principale comprise entre MacAskill's Grade et l'aiguillage Broughton, et en abandon de l'exploitation de son prolongement de Port Morien (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-38502.	Agrément de la requête.
25 septembre	Requête déposée par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador en abandon de l'exploitation du service de trains de voyageurs exploité entre Schefferville et Sept-Îles et entre Ross Bay Junction et Wabush/Labrador City, dans les provinces de Québec et Terre-Neuve. Décision et ordonnance n° R-38519.	Rejet de la requête.
30 septembre	Relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria.	Plan privilégié émis
2 octobre	Requête déposée par CP Rail en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie du la subdivision Nickel, à Walden (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38514.	Agrément de la requête.
7 octobre	Relative à l'enquête sur la vitesse des trains de voyageurs de VIA Rail. Décisions et ordonnances n°s R-38524 et R-38525.	
17 octobre	Requête déposée par CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Dunnville entre Fort Erie et Nickel (Port Colborne), et entre Macey (Port Colborne) et Caledonia (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38553.	Agrément de la requête.
1er novembre	Requête déposée par CP Rail en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Port McNicoll, entre Orillia et un point près de Uhthoff (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38606.	Agrément de la requête.
8 novembre	Relative au réexamen de l'ordonnance n° WDR1984-00215 et de la décision n° WDR1984-13; et à une requête conjointe en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* concernant le tarif minimum de VIA Rail pour le transport des voyageurs sur l'île de Vancouver. Rapport et ordonnance n° R-38651.	Rejet de la requête; confirme la décision.
14 novembre	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Kensington depuis Linkletter (p.m. 19,45) jusqu'à Tignish (p.m. 84,61), dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Décision sur le banc et ordonnance n° R-38842.	Rejet de la requête.
3 décembre	Relative à l'avis d'acquisition projetée par Consolidated Rail Corporation de certaines tenures à bail et des actions de la St. Lawrence and Adirondack Railway Company, en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.	Acquisition non rejetée.

Date		Décision rendue
5 juin	Relative à la fermeture du passage à niveau de la rue Cornwall sis au point milliaire 51,68 de la subdivision Granby découlant de la requête présentée par la ville de Saint-Hubert (Qc), en vertu de l'article 16 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, S.C. 1974, c. 12, afin d'obtenir une subvention dans le but de construire un croisement étagé sur lequel circulerait le trafic du boulevard Champlain (Gaétan-Boucher) au-dessus des voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, au point milliaire 39,97 de la subdivision Rouses Point.	
28 juin	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision St. Quentin depuis Tide Head (p.m. 0,00) jusqu'à I.N.R. Junction (p.m. 105,76), dans la province du Nouveau-Brunswick. Décision et ordonnance n° R-38237.	Rejet de la requête.
25 juillet	Relative à un nouvel examen de la requête en vue de supprimer le service de trains de voyageurs de VIA Rail entre Calgary et South Edmonton en vertu du paragraphe 260(8) de la *Loi sur les chemins de fer*. Décision et ordonnance n° R-38365.	Agrément de la requête.
31 juillet	Relative aux méthodes d'établissement des coûts en capital de la Commission canadienne des transports pour les compagnies ferroviaires réglementées; et aux modifications proposées au Règlement sur le calcul des frais ferroviaires relativement aux coûts en capital.	Règlement modifié.
31 juillet	Requête présentée par CP Rail, pour le compte de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de l'embranchement Hamilton et Dundas depuis le point milliaire 2,66 jusqu'au point milliaire 3,94, dans la ville de Dundas, dans la province de l'Ontario. Décision et ordonnance n° R-38372.	Agrément de la requête.
16 août	Relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; à l'article 33 des Règles générales de la Commission canadienne des transports; aux modifications projetées à l'exploitation ferroviaire par CN de service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong, dans la province de l'Ontario; et aux plaintes reçues par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports relativement auxdites modifications devant être effectuées par CN à l'exploitation ferroviaire. Décision et ordonnance n° R-38414.	
12 septembre	Requêtes déposées par VIA Rail et CN en vertu des articles 119, 120 et 129 de la *Loi sur les chemins de fer* en autorisation d'éliminer certains points d'arrêts des services de trains de voyageurs, de fermer ou d'abandonner certains abris et gares et de supprimer certains postes de gardien ou de préposé dans la vallée de la Matapédia et en Gaspésie (Qc). Rapport et ordonnance n° R-38469.	

I – Décisions rendues, 1985

Date		Décision rendue
9 janvier	Relatives à l'application des Règlements de la Commission canadienne des transports au mode d'exploitation du train meuleur de Speno Rail Services Company. Décision et ordonnance n° R-37621.	Règlement applicable.
10 janvier	Relative à une enquête menée en vertu des articles 45 et 48 de la *Loi nationale sur les transports*; à l'article 380 de la *Loi sur les chemins de fer* et aux accords entre CN Europe et Cast Containers S.A.	
24 janvier	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Marmora depuis Glen Miller (p.m. 36,00) jusqu'à Marmora (p.m. 61,30), dans la province de l'Ontario. Décision et ordonnance n° R-37682.	Agrément de la requête.
6 février	Rapport d'enquête sur le wagon-citerne UTLX 98646 qui a fait défaut dans la cour de triage MacMillan de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le 28 février 1984, dans le canton de Vaughan, dans la province de l'Ontario. Rapports et ordonnances n^{os} R-37843 et R-37844.	Règlement révisé pour l'inspection, la construction, la manutention et l'identification des wagons-citernes.
11 février	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Oxford depuis Pugwash Junction (p.m. 16,49) jusqu'à l'embranchement Scott (p.m. 71,43), dans la province de la Nouvelle-Écosse. Décision et ordonnance n° R-37727.	Agrément de la requête.
22 février	Requête présentée par CN en autorisation de supprimer l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Sioux Lookout et Thunder Bay North (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37775.	Agrément de la requête.
14 mars	Requête présentée par Gulf Canada Products Company en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.	Confirme la décision du 14 février 1985.
29 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1985-1986.	Embranchements désignés.
15 mai	Relative à la *Loi sur les chemins de fer* et à la *Loi nationale sur les transports*; au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer; et au rapport intitulé *Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans la région métropolitaine de recensement de Toronto : Une évaluation préliminaire des risques,* préparé par Ian Burton et Keith Post.	Rejet des recommandations.

APPENDICE B
Comité des transports par chemin de fer

I – Décisions rendues, 1985 82

II – Ordonnances et décisions, 1985
Abandon d'embranchements hors-Prairies 86

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1985 88

IV – Ordonnances et décisions, 1985
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs) 91

V – Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1985 94

VI – Paiements, 1985
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 95

VII – Sommaire des réclamations et paiements
globaux aux chemins de fer admissibles, 1984 96

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 96

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Canadien Pacifique Limitée 97

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Algoma Central Railway 97

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador 97

XII – Réclamations et paiements, 1984
Article 256 (Embranchements non protégés) 98

XIII – Réclamations et paiements, 1984
Article 258 (Embranchements protégés) 101

XIV – Réclamations et paiements, 1984
Article 261 (Services de trains de voyageurs) 102

I – Audiences et décisions, 1985
Abandon d'embranchement des Prairies

Subdivision	Date	Décision
(CP Rail) Fife Lake	9 mars	Ouvert au trafic entre Coronach et Big Beaver (Sask.) sur une distance de 17,7 milles.
(CN) Gravelbourg	8 novembre	Abandon de l'exploitation entre les points milliaires 47,30 et 51,57, soit une distance de 4,27 milles.

Remarque : Tel qu'indiqué au chapitre portant sur la Division de l'Ouest, aucune audience publique sur les embranchements n'a été tenue au cours de 1985. Les deux décisions susmentionnées ont toutefois été rendues.

II – Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1985

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
WDR 1985-00079	1er avril	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel nord commençant au point milliaire 5,66 de la subdivision Warman de CN (Sask.).
WDR 1985-00163	9 août	Autorisation d'abandonner l'embranchement E et trois embranchements prenant naissance au point milliaire174,95 de la subdivision Brooks de CP Rail, dans la ville de Calgary (Alb.).
WDR 1985-00182	4 septembre	Autorisation d'abandonner un tronçon prenant naissance à l'embranchement Burrard Inlet depuis un point à ou près de la rue Cordova, dans la ville de Vancouver (C.-B.).
WDR 1985-00183	6 septembre	Autorisation d'abandonner l'embranchement Penticton Townline prenant naissance au point milliaire 0,32 de la subdivision Princeton de CP Rail, dans la ville de Penticton (C.-B.).
WDR 1985-00198	4 octobre	Autorisation d'abandonner la voie ferrée de Burlington Northern Railway Company depuis Keremeos (C.-B.) jusqu'à Chopaka (Wash.), sur la frontière internationale entre les États-Unis et le Canada, soit une distance de 17,29 milles.
WDR 1985-00224	28 octobre	Autorisation d'abandonner l'embranchement de la sablière Moose Nose prenant naissance au point milliaire 114,57 de la subdivision Keewatin de CP Rail (Ont.).
WDR 1985-00262	26 novembre	Autorisation d'abandonner deux embranchements de Gulf Oil Canada Ltd. prenant naissance au point milliaire 1,05 de la voie de garage «L» prenant naissance au point milliaire 1,25 de la subdivision Carberry de CP Rail, dans la ville de Winnipeg (Man.).

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I – Audiences et décisions, 1985
Abandon d'embranchement des Prairies 80

II – Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1985 80

APPENDICES

A – *Division de l'Ouest* 79

B – *Comité des transports par chemin de fer* 81

C – *Comité des transports aériens* 103

D – *Comité des transports par eau* 111

E – *Comité des transports par véhicule à moteur* 115

F – *Comité de révision* 117

G – *Direction de la recherche* 121

octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^os^ R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : «Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports?»

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie demanderesse, une personne atteinte d'invalidité, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement.

En novembre 1985, la demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air Canada. Le procès n'a pas encore eu lieu.

Comité de révision le 17 septembre 1985. CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre de CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appellante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appellante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

Canadien Pacifique Limitée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

Le 14 novembre 1985, la Cour a ordonné que l'affaire soit suspendue pour une durée raisonnable jusqu'à ce qu'elle ait reçu les motifs de la CCT, car le Comité de révision n'a pas encore fait connaître les raisons détaillées à l'appui de la décision majoritaire du 17 septembre 1985.

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer de la CCT ne refusait pas le projet proposé par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée d'acheter, à part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

L'appellante fait valoir que lorsqu'une partie formule une objection en vertu du paragraphe 27(3) de la LNT, la CCT est tenue d'abdiquer son autorité et de rendre une décision et une ordonnance ou, aux termes de l'alinéa 46(1)*c)* de la LNT, elle peut exercer son pouvoir de discrétion et rendre une.ordonnance accompagnée des conditions qu'elle estime nécessaires. L'appellante ajoute que si la CCT doit ou peut rendre une ordonnance, elle a aussi le pouvoir d'y joindre des conditions.

La Norfolk and Western avance donc que la CCT a commis une erreur de compétence en ayant négligé d'exercer son pouvoir de discrétion ou de compétence et de rendre une ordonnance assujettie aux conditions demandées par l'appellante.

Au 16 décembre 1985, la Cour n'avait pas encore rendu sa décision.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n^{os} R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en

statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels. L'affaire était en instance à la fin de 1985.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-379
A-551-84

La requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA) (et mentionnée dans l'affaire Loomis Courier Service Co. c. Federal Express Co.), a été agréée le 23 février 1984 en ce qui concerne Federal Express Co.

Postes Canada soutient que le CTA a outrepassé sa compétence et a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

L'appel était encore en instance à la fin de 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-55
A-1259-82

Les rapports annuels de 1982 et 1983 de la CCT font mention de cet appel. Il s'agit de la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à Canadien Pacifique Limitée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquitté dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-364

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a demandé l'autorisation d'interjeter appel d'une décision majoritaire rendue par le

CP Ltée a fait valoir que la CCT n'avait ni la compétence ni l'autorisation statutaire d'ordonner que Columbia jouisse d'une franchise illimitée pour l'utilisation des wagons. La question principale porte sur l'interprétation du décret CP 1959-569, qui suspendait certains frais de surestarie, et aussi de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission, qui limitait la suspension des surestaries imposées pour le grain entreposé dans les élévateurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement entre les élévateurs terminus titulaires de permis et Columbia ne créait pas, ni ne pouvait créer, un désavantage indu ou déraisonnable, comme il est prévu au paragraphe 23(3) de la *Loi nationale sur les transports*, étant donné que la distinction entre les frais a été établie par le décret et l'ordonnance précités.

En vertu de l'autorisation d'interjeter appel reçue de la Cour d'appel fédérale le 5 août 1983, CP Ltée a porté en appel la décision rendue par le CTCF le 14 avril 1983. Il reste maintenant à plaider la cause devant la Cour fédérale.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

Le rapport annuel de 1984 de la CCT faisait mention de cet appel de la décision du 26 janvier 1984 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF). La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, dont la requête a été appuyée par Canadien Pacifique Limitée, formule les points suivants :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et CN).

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appellantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente

requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42°F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette requête n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-358

L'appellante, Canadien Pacifique Limitée, fait valoir que dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manoeuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appellante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada soutient que l'appellante n'a pas réussi à se monter une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-301
A-508-84

Le 20 janvier 1984, Canadien Pacifique Limitée a déposé, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, un avis de requête en autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) qui, entre autres, ordonnait à CP Ltée d'élaborer et de soumettre au CTCF, avant le 30 juin 1984, un plan visant la suppression ou la cessation progressive de l'acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, avant le 1er janvier 1986. L'appel porte sur une erreur commise dans la décision et l'ordonnance sur une question de droit ou de compétence. L'appellante fait valoir en effet que la CCT n'a pas le pouvoir d'ordonner à une société ferroviaire de cesser d'utiliser la totalité ou une partie de ses installations légalement autorisées. CP Ltée affirme que la loi et le droit commun lui confèrent le pouvoir de gérer et d'exploiter ses chemins de fer et que la CCT n'a qu'un pouvoir réglementaire et curatif. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 2 avril 1984.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1985.

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Dans sa décision du 14 avril 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à Canadien Pacifique Limitée de modifier ses tarifs de surestarie et accordait à Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

CN fait valoir que lorsque la loi confère le pouvoir d'accorder des autorisations sans toutefois préciser les limites ou les lignes directrices régissant l'exercice de ce pouvoir, la décision d'accorder une autorisation et les facteurs y afférents deviennent discrétionnaires. CN ajoute que la décision du CTCF n'était ni déraisonnable ni irréfléchie, et que personne ne devrait se mêler à cette affaire.

La CCT est récemment devenue une partie au litige.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-359

En 1978, Canadien Pacifique Limitée et VIA Rail Canada Inc. ont conclu un accord faisant état des conditions (y compris celles visant les indemnités) aux termes desquelles l'appellante assurerait certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de services voyageurs ferroviaires. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) s'est attribué la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985. C'est pourquoi CP Ltée a demandé, en octobre 1985, l'autorisation d'interjeter appel de cette décision pour le motif que le CTCF avait commis une erreur de droit ou de compétence en ce que la CCT, ayant été créée par la loi, n'a pas le pouvoir, ni par compétence inhérente ni par autorisation du Parlement, de statuer sur une réclamation civile ou contractuelle concernant deux parties.

CP Ltée a ajouté que dans l'accord à l'égard duquel le CTCF avait tenté d'interpréter les droits des parties, la compétence est conférée à un arbitre devant être nommé selon les conditions de l'accord et non conférée au CTCF.

Le 29 novembre, l'appellante, soit CP Ltée, a reçu l'autorisation d'interjeter appel de la décision rendue par le CTCF le 27 août 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-366

Canadien Pacifique Limitée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP Ltée a ajouté que même si l'ordonnance n° R-34836 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, prétendue source de pouvoir pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appellante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La requête en autorisation d'interjeter appel n'avait pas encore été entendue par la Cour d'appel fédérale au 16 décembre 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-369

Le 15 novembre 1985, Canadien Pacifique Limitée a demandé l'autorisation d'en appeler d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985 pour le motif que la CCT avait commis les trois erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite

Appels en instance

CP Ltée c. la CCT, la ville de Toronto *et al.*

Cour suprême du Canada
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

En novembre 1982, Canadien Pacifique Limitée a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de la gare de Toronto-Ouest.

Le Comité des transports par chemin de fer a tenu une audience publique et, dans sa décision du 28 avril 1983, il a statué qu'il avait compétence en la matière et que CP Ltée avait enlevé la gare sans avoir reçu l'autorisation préalable du Comité. CP Ltée en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, avançant que le Comité avait commis une erreur en ayant décidé que cette approbation préalable était nécessaire.

Le 10 janvier 1985, CP Ltée a présenté devant la Cour suprême du Canada une requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour d'appel fédérale rendu le 18 décembre 1984, pour le motif que cette dernière avait commis deux erreurs, la première étant de refuser de trancher les questions de droit et de compétence soulevées dans l'appel de la décision de la CCT datée du 28 avril 1983, et la deuxième, de n'avoir formulé aucune opinion significative au sujet d'une question quelconque de droit ou de compétence.

Cette cause sera entendue en février 1986.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait certaines demandes de subventions déposées par Spéribel au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant admissible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour l'exploitation de ses services de camionnage.

Spéribel soutenait qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. Elle a fait valoir qu'un jugement de la Cour des sessions de la paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les services de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la Loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Il n'y a eu aucun développement dans cette affaire depuis le 21 avril 1983.

Conseil municipal du canton de Nakina c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-358

En septembre 1985, le conseil municipal du canton de Nakina a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 16 août 1985, plus précisément de l'ordonnance n° R-38414.

Le CTCF a mené une enquête sur les modifications projetées par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à l'exploitation ferroviaire du service de train de marchandises offert entre Nakina et Armstrong (Ont.), et il a découvert que les modifications prévues à Nakina visaient le déplacement, la fermeture ou l'abandon de la gare à cet endroit, ce qui entraînerait le déplacement d'employés.

L'appellante demande l'autorisation d'en appeler de la décision dans laquelle le CTCF affirme que la question des répercussions d'un service direct sur le canton de Nakina ne relève pas de sa compétence, aux termes de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer.*

la surestarie ne constitue pas un taux pour le mouvement du grain au sens de la Partie II de la LTGO et que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence en ayant conclu le contraire.

Le 25 juin 1985, CP Ltée a avisé le CTCF qu'elle se désistait de l'appel.

Loomis Courier Service Ltd. c. Federal Express Co.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-380
A-443-84

L'affaire, mentionnée dans les rapports annuels de 1983 et de 1984 de la CCT, découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (CTA) le 25 octobre 1983 et qui modifiait le permis de Federal Express Co. en lui permettant d'étendre son service aérien commercial transfrontalier. L'appellante, la compagnie de courrier Loomis Courier Service Ltd., a allégué que le CTA avait mal interprété le critère de la commodité et des besoins du public énoncé au paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* et qu'à son avis, toute requête en modification doit démontrer que la commodité et les besoins du public seront l'un et l'autre servis. Elle a ajouté que la décision ne reposait sur aucune preuve. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 23 février 1984.

En octobre 1985, l'appellante a fait savoir qu'elle se désistait de l'appel.

Arctic Grain Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Les rapports annuels de 1983 et 1984 de la CCT font mention de cette cause qui vise l'ordonnance n° R-34908 rendue le 28 février 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette ordonnance ordonnait à CN de continuer à desservir, conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, les installations de la Continental Grain Co. (Canada) Ltd. à Prince Rupert (C.-B.) ainsi que celles de Arctic Grain Ltd. à Prince Rupert (C.-B.) et à Churchill (Man.). Arctic Grain Ltd. a reçu l'autorisation d'en appeler de ladite ordonnance le 9 septembre 1983. L'appellante alléguait que le CTCF avait commis une erreur de droit en ayant déterminé que les criblures granulées n'étaient pas du grain et en ayant refusé d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* d'enquêter sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

Le 1er mars 1985, l'appellante se désistait de l'appel.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-1381-83
83-A-330

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer rendue le 28 février 1983. Cette ordonnance portait sur un litige entre la Continental Grain Company (Canada) Ltd. et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) au sujet de la responsabilité de l'expéditeur pour la prise en charge des surestaries applicables aux exportations de criblures de grain ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la Continental tant que cette dernière ne garantirait pas le paiement des surestaries. Le 9 septembre 1983, la Cour a autorisé la Continental à interjeter appel de ladite ordonnance qui enjoignait à CN de continuer à desservir la Continental conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et l'autorisait à continuer d'imposer des surestaries.

La Continental a fait valoir que le décret CP 1959-569 et l'ordonnance n° 99781 de l'ancienne Commission exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destiné à l'exportation et entreposé dans des élévateurs publics et semi-publics. Elle a donc conclu que la Commission avait commis une erreur de droit en ayant décidé que les criblures granulées ne constituaient pas du grain.

Le 29 janvier 1985, l'appellante se désistait de l'appel.

au 31 juillet 1984, et que le CTCF n'avait donc pas le pouvoir d'autoriser les sociétés ferroviaires à déposer leurs tarifs après le 1er novembre 1983.

Le 28 juin 1985, la Cour a rejeté l'appel et certifié, en vertu du paragraphe 64(5) de la *Loi nationale sur les transports*, que la CCT n'avait pas commis une erreur de droit dans sa décision n° 1984-02 datée du 7 mars 1984 en décidant que le tarif CFAW 4310 déposé et publié le 29 novembre 1983 constituait le fondement juridique des ordonnances nos R-35927 et R-35928.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-258-85
84-A-354

Le 30 octobre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a demandé que certains renseignements fournis par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) au sujet du marketing et de l'établissement des coûts soient communiqués à huis clos aux parties intéressées, sous réserve de certaines conditions.

CN a allégué que le CTCF avait commis une erreur de droit :

1. en adoptant cette procédure, car la requérante s'est vu refuser les droits qui lui sont conférés à l'article 7 de la *Loi constitutionnelle* de 1982, édictée par la *Canada Act* de 1982 (U.K.), chap. 11, et

2. en négligeant d'adopter une procédure à huis clos appropriée pour mettre à l'essai les preuves de la requérante relatives au marketing et à l'établissement des coûts, procédure qui protégerait la requérante contre les dommages directs qu'elle pourrait subir si ces renseignements étaient communiqués à ses concurrents.

Atlantic Container Express Inc., l'une des parties aux procédures qui ont donné lieu à la requête en autorisation d'interjeter appel, a avancé que la CCT avait exercé le pouvoir de discrétion que lui confère la règle 15(13) de ses Règles générales et que la question de la divulgation de renseignements sur l'établissement des coûts et de toute autre information confidentielle relève du pouvoir discrétionnaire de la CCT, conformément à l'article 331 de la *Loi sur les chemins de fer*. En choisissant cette façon de procéder, la CCT a affirmé qu'elle adoptait la méthode du Tribunal antidumping, laquelle n'a pas été désapprouvée par la Cour fédérale.

Le 19 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel en réfutant les allégations de CN et en statuant qu'il n'y avait eu aucune violation des règles de justice naturelle ou fondamentale.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-315

Le 23 avril 1984, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 23 mars 1984 et dans laquelle certains embranchements ou tronçons étaient désignés tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985. CN avançait que le CTCF avait commis une erreur en négligeant d'inclure certains embranchements tributaires du transport du grain, aux termes du paragraphe 40(1) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le 27 mars 1985, la Cour a rejeté la requête.

Appels retirés

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-308
A-741-84

Le 26 avril 1984, la Cour a autorisé Canadien Pacifique Limitée à interjeter appel de la décision et de l'ordonnance qu'avait rendues le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 26 janvier 1984 en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Après avoir étudié une plainte dans laquelle la Continental Grain Company (Canada) Ltd. contestait un tarif déposé par CP Ltée, le CTCF a ordonné à cette dernière de modifier ledit tarif.

CP Ltée a allégué que les Règles générales de la Commission auraient dû être appliquées en même temps que l'article 52 de la LTGO et que le Comité avait enfreint les règles de justice naturelle en négligeant de le faire. La compagnie a ajouté que

approprié pour le trafic au terminus céréalier à l'île Ridley;

2. acquérir des servitudes foncières en vue de la construction du faisceau de réception et d'expédition; et

3. fournir des installations acceptables pour la mise en place des wagons sur les voies de déchargement de Prince Rupert Grain Ltd. et de Ridley Grain Ltd. et pour le retrait des wagons vides des voies de transbordement de ces compagnies en vue de les renvoyer au faisceau de réception et d'expédition.

CN a demandé l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance (qui a été confirmée par le Comité de révision le 30 avril 1985) en avançant que la CCT avait commis des erreurs de droit et de compétence.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la requête déposée par CN en autorisation d'interjeter appel de la décision du CTCF et elle a également refusé d'accorder une prolongation pour le dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour fédérale du Canada
Dossiers T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Canadien Pacifique Limitée ont déposé des requêtes en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la Cour fédérale* en vue d'obtenir un bref de *certiorari* pour casser la décision n° WDR 1985-02 rendue par la CCT le 8 février 1985 et aussi un bref de prohibition contre la Commission pour l'interdire d'étudier la requête déposée par la ville de Regina en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* (LDLCCF) en autorisation de déplacer certaines installations appartenant à CN et à CP Ltée et exploitées par VIA Rail Canada Inc.

Dans les ordonnances rendues le 7 mai 1985, la Cour ordonnait que les requêtes de CN et de CP Ltée soient entendues ensemble.

CN et CP Ltée ont avancé que la Commission avait dépassé les limites de sa compétence pour les raisons suivantes :

1. La requête de la ville de Regina n'est pas conforme au paragraphe 3(1) de la LDLCCF et, par conséquent, la CCT n'a pas pu faire le calcul prescrit au paragraphe 5(1).

2. L'alinéa 3(5)*a)* de la LDLCCF n'a pas été respecté.

3. La CCT ne s'est pas assurée que le paragraphe 5(1) de la LDLCCF avait été respecté.

La ville de Regina a allégué que toutes les exigences énoncées aux articles 3 et 4 de la LDLCCF avaient été remplies. Elle a ajouté que ladite loi n'exige ni expressément ni implicitement qu'un plan d'aménagement urbain ou un plan de transport accomplisse l'intention à long terme d'un requérant relativement au déplacement d'un chemin de fer ou qu'il est interdit de déposer des requêtes par étapes en vue du déplacement d'un chemin de fer.

La ville de Regina a également avancé que les exigences de l'article 4 avaient été remplies par le plan de financement déposé auprès de la CCT et que, de toute façon, la Commission n'était pas restreinte à l'étude de ce plan pour calculer les coûts nets du déplacement d'un chemin de fer, puisqu'elle formulera son opinion après avoir tenu une enquête conformément au paragraphe 5(2) de la LDLCCF.

La Cour a entendu les requêtes de CN et de CP Ltée le 17 octobre 1985 et, le 22 novembre suivant, elle les a rejetées avec dépens.

Appels rejetés

Syndicat national des cultivateurs c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-384-84
A-790-84

Le 1er juin 1984, la Cour a autorisé le Syndicat national des cultivateurs à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1984, dans laquelle le Comité de révision confirmait les ordonnances nos R-35927 et R-35928 délivrées par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. L'appellante allègue que cette loi n'autorise pas le dépôt de tarifs après le 1er novembre 1983 pour la période du 1er janvier

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appels tranchés en 1985

Burnstick et *al.* et bande des Indiens Paul c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-366
A-392-84
A-393-84

Ces appels, dont les rapports annuels de 1983 et 1984 de la CCT font mention, concernent les ordonnances n^{os} R-35480 et R-35611 dans lesquelles le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) autorise la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à construire une deuxième voie principale qui croiserait une réserve de route non ouverte dans le village de Kapasiwin (Alb.). Ce village est situé sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul.

Dans les deux appels, la question en litige est de savoir si la CCT avait la compétence de rendre les ordonnances en question en vertu des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le 12 juillet 1985, la Cour d'appel fédérale a statué dans une décision unanime que les deux ordonnances devaient être annulées et que le CTCF devait étudier à nouveau la requête de CN après avoir mené une enquête et entendu la preuve pour décider si les zones où la compagnie demande l'autorisation de construire une deuxième voie principale sont bien des voies publiques au sens de l'article 196 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CTCF a publié un avis le 27 novembre 1985 pour annoncer qu'il tiendrait une audience publique à Stony Plain (Alb.) à partir du 7 janvier 1986.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-820-83
83-A-317

Les rapports annuels de 1983 et de 1984 de la CCT faisaient mention de cette affaire. Il s'agit d'un appel interjeté par Canadien Pacifique Limitée de l'ordonnance n° R-34836 rendue le 28 janvier 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Au moment d'accorder l'autorisation d'interjeter appel, la Cour a joint à la requête de CP Ltée une requête de révision en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Aux termes de l'ordonnance n° R-34836, le CTCF ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des travaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 dollars ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au CTCF le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307.

Le principal motif d'appel invoqué par CP Ltée était que les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassaient les pouvoirs et la compétence du CTCF.

Le 27 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a annulé l'ordonnance n° R-34836 du CTCF pour la raison que le pouvoir conféré au CTCF d'établir cette ordonnance provenait de l'ordonnance n° R-32999, annulée elle aussi parce qu'elle avait été rendue sous la forme d'un réglement qui, pour être valide, aurait dû être adopté par la CCT et non par un de ses comités.

CN c. la CCT, Prince Rupert Grain Ltd. et Ridley Grain Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-332

À la suite d'une audience publique, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a rendu l'ordonnance n° WDR 1983-00246 le 21 décembre 1983 (depuis modifiée par l'ordonnance n° WDR 1984-00030 du 15 mars 1984) dans laquelle il ordonnait à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de prendre les mesures suivantes :

1. fournir des installations acceptables qui serviront d'aménagement suffisant et

a préparé une décision, approuvée et rendue publique par le CTCF en décembre, accordant une demande de rajustement de certains taux prescrits pour le colza Canola. Il a également fourni à des consultants chargés d'examiner la question du taux compensatoire minimal des données sur les taux et le trafic pour certains mouvements pertinents au cours des cinq dernières années.

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1985, les vérifications sur place de 28 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

En 1985, le personnel de la Section a pris part à une audience du Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) au sujet du tarif-voyageurs déposé en vertu de l'article 40 de la LNT par le service d'autocars Roadcruiser de TerraTransport à Terre-Neuve. Le tarif, qui représentait une hausse de 9 pour cent à compter du 1er juillet 1985, avait été suspendu par le CTVM jusqu'à achèvement d'une enquête. Ce dernier étudie actuellement un projet de décision rédigé par le personnel.

La banque de données de la Section expose en détail et sur plusieurs années les mouvements ferroviaires au Canada et aux États-Unis ainsi que les mouvements ferroviaires, routiers et maritimes subventionnés dans les provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée 40 fois par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont principalement servi lors de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, par exemple celles reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 et à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. De plus, la Commission a publié trois des six documents rédigés à partir de données sur le volume des denrées acheminé entre 1981 et 1983 inclusivement. La Section poursuit ses travaux de perfectionnement et d'expansion de la banque de données en mettant l'accent cette année sur le trafic intermodal.

Le personnel a continué de tenir le Code d'emplacement des points types, système qui sert à cerner les points de navigation canadiens et qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports.

Il a également mené une enquête au sujet d'une plainte officieuse présentée par un consignataire alléguant que des expéditions de céréales du Sud-Ouest de l'Ontario à un concurrent ne se sont pas faites conformément aux dispositions tarifaires. Un rapport faisant état des constatations de l'enquête sera communiqué aux intéressés pour qu'ils fassent connaître leurs observations.

Par suite d'un examen par le CTCF de la méthode utilisée pour déterminer les taux compensatoires pour les expéditions «At and East» de céréales et de farine, le personnel de la Section a rédigé un rapport où est énoncée la méthode utilisée.

Dans sa requête, le groupe demandait à la Commission de surseoir à l'augmentation jusqu'à ce que soient connus les résultats des négociations en cours au sujet des subventions destinées au service et mettant en jeu les gouvernements fédéral et provincial. Le Comité a rejeté la demande de report.

Le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a fourni son appui au CTCF lors de l'audience et de la décision de celui-ci au sujet du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans les zones portuaires de Vancouver et de Victoria (C.-B.). Les audiences, qui se sont déroulées dans ces deux villes entre le 19 et le 27 mars, portaient sur des projets de détournement de certains acheminements dangereux passant par le centre de Vancouver. Le 30 septembre, le Comité des transports par chemin de fer a publié son plan privilégié pour ce trafic.

Le personnel de la Direction a également participé à la poursuite des audiences du CTCF sur la méthode d'attribution des coûts s'appliquant au service de conteneurs de CN à Terre-Neuve. L'audience faisait suite à une plainte présentée en 1983 par Atlantic Container Express selon laquelle les tarifs de conteneurs de CN à Terre-Neuve n'étaient pas compensatoires. L'audience a été suspendue en vertu d'un décret du Conseil privé jusqu'à l'audition d'un appel au sujet de l'ordonnance du CTCF obligeant la société ferroviaire à divulguer des renseignements en matière de coûts et de commercialisation.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie et d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement de l'ordonnance annuelle, destinée à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

Le personnel de la Section a également analysé une requête présentée par Gainers Inc. en vertu de l'article 45 de la LNT en vue d'obtenir une déclaration au sujet des taux légaux s'appliquant aux carcasses suspendues et acheminées par chemin de fer depuis Lethbridge (Alb.) jusqu'à des points de destination dans l'Est du Canada. Le CTCF a publié une ordonnance favorable à Gainers Inc., et CP Rail a demandé l'autorisation, en vertu de l'article 63 de la LNT, d'interjeter appel et de demander l'examen et l'abrogation de l'ordonnance. À la fin de 1985, l'appel était encore à l'étude.

Les employés de la Section ont participé à la mise en oeuvre d'un système de vérification sur le terrain des paiements effectués aux chemins de fer en vertu de l'article 55 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Ils ont également continué de surveiller les différentes modifications déposées auprès de la Commission en vertu de la Loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur de nombreuses plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises, et il a aidé d'autres employés de la Division au sujet de questions liées à des modifications proposées aux ordonnances générales de la CCT.

Il a également participé à l'analyse des mémoires reçus par le CTCF des transporteurs ferroviaires, des expéditeurs canadiens et des associations d'expéditeurs au sujet de l'incidence sur le trafic ferroviaire international (Canada – États-Unis) de la déréglementation aux États-Unis.

Section des études de l'exploitation

En 1985, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola; de coordonner les vérifications sur place du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; de participer à une audience sur le service d'autocars Roadcruiser relative à un dépôt de tarif; d'étudier la circulation et les modèles de transport ainsi que leurs incidences; et enfin, de créer une banque de données sur la circulation, de la tenir à jour et d'en faire usage.

À la suite du décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a rédigé dix ordonnances supplémentaires à celle de décembre 1984 prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola en 1985; ces ordonnances seront émises par le CTCF. Le personnel a aussi revu les statistiques sur le trafic et a par la suite rédigé l'ordonnance prescrivant les niveaux des taux de 1986 qui seront soumis à l'approbation du CTCF. Il

cela lui aurait permis de réaliser. Le personnel de la Section a participé à ces audiences.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23 de la LNT, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de cette même loi. En mai 1985, un rapport final a été remis aux parties touchées pour qu'elles formulent leurs observations. Le Comité de révision devrait rendre sa décision définitive très bientôt.

Le personnel de la Section a participé à l'enquête du CTCF sur les manoeuvres inter-services. Il a notamment rédigé un rapport qui a été publié en avril et élaboré un avant-projet de réforme du règlement en vigueur sur ces manoeuvres, qui a été remis aux intéressés en novembre pour qu'ils formulent leurs observations.

Dans un dossier connexe, Gulf Canada Products Company a demandé, en vertu de l'article 23 de la LNT, l'autorisation d'en appeler du nouveau tarif de manoeuvres inter-services de CN à Montréal-Est, publié par suite de l'ordonnance du CTCF de 1984 qui ordonnait à la société de rendre son tarif compensatoire. La Section a enquêté sur la requête, et, en mars 1985, le CTCF a refusé d'autoriser Gulf à interjeter appel.

Au cours de l'année, la Section a étudié une requête en modification de l'ordonnance générale de la Commission relative au trafic ferroviaire. La requérante, soit VIA Rail Canada Inc., demandait une modification de l'ordonnance qui précise les personnes auxquelles la société ferroviaire peut donner des laissez-passer pour le transport. La requête ayant été acceptée, une modification de l'ordonnance générale a été préparée.

Le personnel de la Section a également participé aux audiences publiques convoquées par le CTCF pour déterminer si certaines commissions versées par CN Europe à Cast Containers S.A. constituaient des rabais et étaient par conséquent contraires à l'article 380 de la *Loi sur les chemins de fer*. Dans sa décision rendue en janvier, le CTCF a conclu qu'il n'autoriserait pas de poursuites contre CN. Le Comité a fait remarquer que puisque les versements de commission avaient cessé en 1981, il serait trop tard pour intenter toute poursuite au criminel dans cette affaire. Le CTCF a également conclu que, bien que pour des raisons commerciales il puisse être nécessaire de verser une commission pour services assurés, ces raisons ne devraient pas exclure l'application de l'article 380 de la Loi.

Suite à la décision rendue par le CTCF en 1983 refusant à la province de Terre-Neuve et du Labrador l'autorisation d'en appeler, dans sa requête en vertu de l'article 23 de la LNT, des tarifs-marchandises s'appliquant aux céréales fourragères et à la farine, la Section a continué son étude du rapport coûts-tarif pour les mouvements de céréales fourragères et de produits connexes à destination des provinces de l'Atlantique et de Terre-Neuve.

La Section a également effectué une analyse de la documentation afférente à la requête présentée par CN au CTCF pour que ce dernier ordonne l'augmentation de la compensation versée à CN par la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company pour son droit de passage sur la voie ferrée de CN reliant Welland et Port Colborne (Ont.). La décision du CTCF de rejeter l'application a été publiée le 7 octobre.

Par suite d'une décision du Comité de révision d'ordonner au CTCF de revoir sa décision et son ordonnance de 1984 refusant la requête présentée par le Vancouver Island E&N Steering Committee, le personnel du Comité a participé à une audience publique convoquée en vertu de l'article 19 de la LNT et qui s'est déroulée à Vancouver (C.-B.) les 4 et 5 juin. Le CTCF a aussi été saisi de deux requêtes en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet du tarif-voyageurs minimal actuel de 5 dollars qui s'applique sur l'île de Vancouver, et il les a entendues à la même occasion. En novembre, il a rendu une décision dans laquelle il rejetait les deux requêtes en vertu de l'article 281 et ordonnait que la décision contestée soit maintenue.

La Chamber of Shipping of British Columbia a par ailleurs déposé auprès du CTCF une plainte au sujet du tarif s'appliquant aux cubes de luzerne acheminés en conteneurs depuis les usines de conditionnement de l'Alberta jusqu'à Vancouver aux fins d'exportation et dans laquelle elle alléguait qu'une remise illégale était accordée à ses concurrents. La question est encore à l'étude au CTCF.

Un groupe de citoyens de la région de Montréal a demandé au CTCF d'intervenir dans le cas d'une majoration tarifaire annoncée par CN pour le trajet entre Montréal et Saint-Hilaire (Qc).

l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

- *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

Cette loi, proclamée en 1983, prescrit les barèmes tarifaires annuels et les pourcentages des tarifs que doivent assumer le gouvernement fédéral et les expéditeurs de céréales. Les mouvements qui tombent sous le coup de la Loi incluent les céréales et les produits céréaliers de l'Ouest expédiés de cette région jusqu'à Thunder Bay ou Armstrong (Ont.) et le trafic d'exportation consigné aux ports de la Colombie-Britannique et de Churchill (Man.).

La Division veille à ce que les tarifs pertinents soient déposés et appliqués selon les dispositions de la Loi et les règlements de la Commission régissant les taux et les tarifs.

En 1985, la Direction a participé à l'établissement du barème tarifaire annuel prescrit par ordonnance et devant s'appliquer à la campagne agricole 1985-1986, et elle a veillé à ce que les tarifs soient déposés en conformité avec ce barème.

Conformément aux dispositions portant sur les paiements aux transporteurs, que renferment les articles 55 et 58 de la Loi ainsi que les règlements connexes, la Division est chargée d'effectuer des vérifications sur le terrain des mouvements qui ne sont pas contrôlés par le Conseil canadien des grains ainsi que de secteurs spéciaux faisant problème. Les résultats des quatre vérifications effectuées en 1985 ont été communiqués à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer du CTCF.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

En décembre 1984, le CTCF a été avisé, conformément à l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, que la Northern Sales Company Limited et la Cargill Grain avaient conclu avec CN un accord en vue d'une réduction tarifaire pour le chargement de fin de semaine de certaines céréales provenant de points d'origine bien précis de l'Ouest du Canada. En mars 1985, le Comité a tenu à Winnipeg, Calgary et Saskatoon des audiences publiques sur les incidences de cet accord. À la conclusion de l'audience, à Saskatoon, CN a retiré sa proposition de réduction tarifaire parce qu'il ne voulait pas divulguer les économies que

ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la *Loi nationale sur les transports* (LNT), à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission.

Activités – Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1983	1984	1985
Total des tarifs-marchandises déposés par les chemins de fer	51 167	53 145	59 866
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	5 996	6 269	9 550
Total des tarifs-voyageurs déposés par les chemins de fer	121	979	533
Total des taux convenus déposés par les chemins de fer	650	638	746
Total des taux convenus en vigueur	176	184	189
Nombre d'expéditeurs appliquant les taux convenus en vigueur	1 480	1 479	1 464

Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette Section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est conféré par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* ainsi que par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

En 1985, la Section a commencé l'élaboration d'un programme visant à accélérer le traitement des réclamations déposées en vertu au Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Un certain nombre d'options nécessitant des modifications aux règlements en vigueur sont actuellement à l'étude. Le nouveau processus devrait être appliqué à plein régime en 1986.

Entre-temps, la Section a apporté des modifications à sa procédure, lesquelles ont permis de réduire l'arriéré des réclamations et le temps de traitement.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs-marchandises intérieurs et internationaux.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada – États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer (CTCF).

En février 1985, la Direction a terminé ses résumés des témoignages qu'a reçus le CTCF au cours des audiences sur les incidences transfrontalières de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis. Ils ont été publiés à temps pour être étudiés par les parties désireuses de présenter des mémoires dans le cadre de l'enquête menée par le CTCF à la demande du ministre des Transports sur les incidences quant au trafic intérieur et portuaire de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis. Tout au cours des audiences qui se sont déroulées dans différentes régions du Canada en mars et en avril, le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a accordé son appui au CTCF et l'a aidé à préparer son rapport au Ministre, qui a été publié en juin. Les résumés des témoignages reçus au cours de l'enquête ont été préparés par le personnel de la Direction aux fins de publication.

En juillet, Transports Canada a publié l'énoncé de principe du Ministre intitulé *Aller sans entraves*, qui tenait compte de beaucoup de recommandations faites par le CTCF, afin d'obtenir la réaction du public, et le document a par la suite fait l'objet d'audiences au Comité permanent des transports de la Chambre des communes. À l'instar d'autres directions de la Commission, la Direction de l'exploitation et des tarifs a détaché du personnel auprès du comité parlementaire pour l'aider dans le cours des audiences et lors de la rédaction du rapport. Elle a également aidé la Commission à rediger un mémoire au comité parlementaire et a commenté, comme le demandait ce dernier, certains aspects précis de l'énoncé de principe.

Au cours de l'année, la Direction a établi une meilleure liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de l'Interstate Commerce Commission (ICC) des États-Unis pour mieux aider à la compréhension des différences entre les systèmes de réglementation du Canada et des États-Unis. La Direction a joué un rôle de premier plan cette année dans l'organisation de la deuxième réunion annuelle du CTCF avec le président et des agents supérieurs de l'ICC.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des

programmes relatifs au transport de ces personnes par les transporteurs de tous modes assujettis aux lois fédérales. Le Bureau du coordonnateur relève du Vice-président à la recherche, qui est aussi président du Comité consultatif spécial de la Commission sur le transport des handicapés. En plus d'études sur le nombre des personnes atteintes d'invalidité au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur s'est occupé d'un certain nombre de questions.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des voyageurs atteints d'invalidité au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité au service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatifs et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau met la dernière main aux procédures administratives permettant de délivrer aux voyageurs ayant des besoins de transport spéciaux une carte d'identité qui serait acceptable à la fois aux transporteurs et aux personnes atteintes d'invalidité. Conjointement avec Transports Canada, il a publié un guide portant sur les différents modes de transport à l'intention de ces voyageurs.

En collaboration avec Transports Canada, le Bureau élabore des séances de formation par vidéo traitant des attitudes du personnel et des modes de traitement à accorder aux voyageurs atteints d'invalidité.

des embranchements ou des élévateurs de tête de ligne. Le Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER), qui avait été utilisé par le Comité d'enquête, a fait l'objet d'améliorations et les analyses établies par le personnel de la Recherche ont été mises à la disposition du public. Enfin, la Direction a achevé une enquête sur d'éventuelles économies de coûts qui pourraient être réalisées en acheminant le grain par des trains-blocs et elle a entrepris une étude sur les économies éventuelles que pourraient faire réaliser certaines lignes ferroviaires dans l'Ouest du Canada.

Transport par eau

À la demande du ministre des Transports, un employé de la Direction de la recherche, conjointement avec un membre du personnel du Comité des transports par eau (CTE), a rédigé et présenté une étude exhaustive des lois, des règlements et des pratiques actuels dans le commerce maritime entre le Canada et les pays d'Amérique du Sud. Cette étude découle d'études réalisées et publiées par la Direction, qui sont des publications afférentes à l'analyse économique des tarifs des navires de ligne et à l'applicabilité de la théorie des marchés disputables dans le commerce de ligne au Canada. En outre, la Direction a achevé un certain nombre d'études liées au transport en vrac, y compris la reconnaissance des divers éléments liés au commerce maritime de marchandises en vrac à destination et en provenance du Canada, une évaluation de l'incidence éventuelle du partage des cargaisons ou de la réservation d'espace à cargaison dans le commerce maritime canadien des marchandises en vrac et la recherche documentaire sur les principales caractéristiques du service à la demande («tramping») à destination ou en provenance du Canada.

En ce qui a trait au transport par eau des marchandises en vrac, la Direction a élaboré un modèle pour établir les coûts des navires des Grands Lacs et elle a entrepris un programme d'études pour examiner la compétitivité du transport par eau sur les Grands Lacs et le réseau du Saint-Laurent. Le programme portera plus particulièrement sur le grain destiné à l'exportation et les autres denrées en vrac ainsi que sur la question de la stabilisation des cargaisons de retour.

Dans le cadre de la réforme de la réglementation entreprise par le ministre des Transports, le CTE a mené une enquête sur les services de transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les membres de la Direction ont apporté leur concours au Comité tout au long de cette audience et également pendant l'audience sur le pilotage des Laurentides.

Transport multimodal

En se fondant sur une recherche antérieure, la Direction a rédigé un rapport préliminaire sur l'itinéraire des navires de charge canadiens se rendant dans les ports américains et vice versa (détournement des cargaisons). Ce rapport présente des données qui n'étaient pas disponibles jusqu'ici et brosse un tableau de la question du transport multimodal au Canada et des réseaux de distribution des cargaisons dans un contexte nord-américain plus large. Elle a également entrepris une étude préliminaire sur la structure des taux du transport multimodal des compagnies maritimes assurant le commerce dans l'Atlantique Nord pour le Canada, de même qu'une étude de l'incidence sur le Canada de l'évolution du transport intermodal aux États-Unis après la réforme de réglementation qui a eu lieu dans ce pays.

Transport routier

Le personnel de la Direction de la recherche a prêté son concours au Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) en participant aux audiences publiques sur le projet d'acquisition de Custom Couriers Services par Yellow Freight Systems Ltd. et sur le projet d'augmentation des taux du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve. Relativement à cette deuxième question, un groupe de travail composé de personnels venant des directions de la Recherche et de l'Exploitation et des tarifs, a terminé une étude sur la situation opérationnelle et financière du service Roadcruiser et a fait des recommandations au CTVM concernant l'évaluation des augmentations de taux proposées.

Comme résultat de son programme d'études lié au transport du grain, la Direction a élaboré et présenté un modèle informatique sur les coûts de camionnage, lequel peut aider un expéditeur éventuel à calculer les coûts de mouvements particuliers de transport par camion.

Transport des personnes atteintes d'invalidité

La Commission compte un coordonnateur du transport des personnes atteintes d'invalidité, qui se charge de la coordination des activités et des

obligations. Une section spéciale est réservée aux voyageurs atteints d'invalidité.

Transport aérien

Tel qu'indiqué dans la vue d'ensemble de 1985, la Direction a publié quatre numéros de son nouveau rapport trimestriel, *Suivi du transport aérien*. Pour présenter les plus récents changements de l'industrie des lignes aériennes intérieures du Canada, le rapport se divise en quatre parties. La première, «Requêtes et décisions», est une revue des décisions du Comité des transports aériens ayant trait aux permis des transporteurs aériens des niveaux I, II et III. La deuxième, «Services», comporte un exposé détaillé des activités des transporteurs réguliers aux aéroports canadiens. Un indice de la commodité du service offert par les transporteurs aériens est aussi fourni dans cette partie du rapport. La troisième partie, «Tarification», présente de l'information sur les tarifs des transporteurs aériens sur les marchés intérieurs canadien et américain et une comparaison entre les deux. Enfin, à la dernière partie, «Résultats d'exploitation», se trouvent les niveaux de trafic pour les services réguliers et d'affrètement (intérieurs) et une comparaison du rendement des transporteurs aériens canadiens et américains. En outre, le *Suivi* comprend une section intitulée «Dossiers spéciaux»; cette section traite de la méthode et des résultats des analyses entreprises à la Direction et qui présentent un intérêt particulier pour ceux qu'occupe la question du transport aérien au Canada.

Outre la préparation et la publication du *Suivi du transport aérien*, la Direction a continué de préparer des analyses économiques à la demande du groupe interministériel responsable des négociations aériennes bilatérales. D'importants progrès ont été faits au cours de l'année relativement à un nouvel accord avec les États-Unis. Les discussions se poursuivront cette année en vue de sa conclusion. En outre, les négociations entre le Canada et le Brésil, les Pays-Bas et la Belgique ont été couronnées de succès, et les pourparlers se poursuivent avec le Japon, la Thaïlande, la Corée du Sud et le Royaume-Uni.

Tout en consacrant ses ressources aux programmes susmentionnés, la Direction a tout de même entrepris un certain nombre d'études. Le Programme des services aériens essentiels (Essential Air Services Program), mis sur pied aux États-Unis en vertu de l'article 419 de la *Federal Aviation Act* et modifié par la *Airline Deregulation Act*, a été examiné en vue de vérifier s'il serait applicable aux services aériens des régions éloignées et du Nord au Canada. De plus, une autre étude a porté sur la structure des coûts de l'industrie des lignes aériennes au Canada. En particulier, une analyse des économies d'échelle dans l'industrie du transport aérien et des concepts afférents à la multiplicité des produits offerts par les transporteurs aériens a révélé que l'établissement de prix différents est une stratégie rationnelle du point de vue économique, pour les transporteurs et les consommateurs.

Transport ferroviaire

En plus d'avoir apporté leur concours au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) pendant l'audience examinant les effets de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis sur le marché intérieur, les employés de la Direction ont également été associés à la décision du Comité rendue sur l'acquisition de la St. Lawrence and Adirondack, au rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires et au calcul du coût du capital des compagnies ferroviaires.

Pour sa part, la Direction a continué son étude à facettes sur les questions de capacité de voie ferrée. À cet égard, la Direction de la recherche a coparrainé l'Étude sur l'utilisation commune des voies dans les canyons Thompson et Fraser, et a été membre du Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay. Elle a également présidé le groupe de surveillance permanent chargé de suivre l'Étude sur la desserte ferroviaire de Vancouver, dont l'examen se poursuivra en 1986. De plus, la Direction a acquis et mis à l'essai plusieurs modèles de capacité de voie ferrée qui ont par la suite été utilisés pour évaluer des problèmes particuliers de capacité dans certaines subdivisions ferroviaires.

À la demande du CTCF, la Direction a entrepris d'évaluer les futurs investissements des compagnies ferroviaires en vue de déterminer s'ils garantiront un système de transport ferroviaire adéquat, fiable et efficace, apte à répondre aux exigences futures relatives au transport du grain, tel qu'il est requis dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Dans le même domaine, la Direction a prêté son concours au Comité d'enquête sur le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau (Comité Hall) qui a examiné : (i) l'incidence des augmentations et de la répartition des coûts futurs de transport et de manutention du grain sur les producteurs de grain; et (ii) les incidences qu'aurait une rationalisation sensible

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la recherche.

Points saillants de 1985

Au cours de l'année, la Direction a consacré beaucoup de ressources au programme de réforme de la réglementation du gouvernement fédéral ayant trait à l'élaboration d'une nouvelle politique nationale des transports. En particulier, deux des enquêtes menées par la Commission, auxquelles ont été affectées les ressources de la Direction, ont permis de procéder à un examen exhaustif. Premièrement, faisant suite à l'enquête de la CCT sur la ponctualité de VIA Rail Canada Inc., le ministre des Transports a créé un groupe de travail sur les services voyageurs ferroviaires dont le mandat est de faire des recommandations en vue d'améliorer ces services au Canada; plusieurs des employés de la Direction qui ont participé à la première étude ont été détachés auprès du groupe de travail du Ministre. Deuxièmement, faisant suite aux deux enquêtes de la Commission relatives aux effets de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis sur les services ferroviaires au Canada, divers membres du personnel qui y ont participé ont été détachés auprès du bureau du Ministre où ils ont rejoint d'autres employés, y compris ceux qui travaillaient déjà à l'étude de VIA Rail, pour former un groupe spécial au Bureau de réforme de la réglementation économique. Ce dernier groupe a prêté son concours au ministre des Transports dans le processus qui a mené à la publication de l'exposé de principe *Aller sans entraves*, et il continue de s'occuper des prochaines révisions de la loi. En outre, lorsque le Ministre a présenté ce document au Comité permanent des transports de la Chambre des communes aux fins d'examen des questions qu'il soulevait, un employé de la Direction, ainsi que des employés d'autres sections de la Commission, ont été détachés pour aider le Comité dans ses délibérations.

Dans le but de présenter au grand public leurs recherches faites sur place, les membres de la Direction ont participé activement à la réunion annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada et, en collaboration avec le Centre de développement des transports, la Direction a parrainé deux séminaires d'une journée ayant pour titres «Les prévisions dans les transports : leçons pour l'avenir» et «Planification et réglementation face à l'évolution des technologies». Les mémoires présentés au cours de ces colloques et les discussions qui ont suivi seront publiés dans la *Série de séminaires de recherche*.

La Direction a continué à publier et à distribuer les rapports de recherche et les documents de travail qu'elle réalise (voir appendice G). En outre, la Direction a continué à publier ses rapports réguliers, comme le mensuel *Transports : bulletin statistique*. Dans le même ordre d'idée, la Direction a publié son cinquième rapport bisannuel *Les transports : Tendances et questions particulières*, dans lequel elle examine un certain nombre d'indicateurs de l'économie et les activités du secteur du transport au Canada. Ce rapport esquisse en outre plusieurs questions de transport examinées par la Direction. Cette année, la Direction a commencé la publication d'un nouveau rapport trimestriel, *Suivi du transport aérien*, lequel présente les divers changements survenus dans l'industrie des lignes aériennes intérieures depuis l'instauration d'une politique pro-concurrentielle sur le transport aérien au Canada. Enfin, la Direction a mis à jour une édition du *Guide du voyageur aérien canadien*, lequel fournit aux voyageurs aériens les renseignements nécessaires pour préparer un voyage et les informe sur leurs droits et

ne justifiaient pas une révision. Il a rejeté trois cas car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un examen.

De plus, 11 requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants, ou encore n'ont pas été jugées de bonne foi par le Comité de révision et ont par conséquent été renvoyées au comité modal qui avait émis l'ordonnance ou la décision originale.

À la fin de l'année, 11 requêtes étaient en suspens, dont huit étaient considérées comme des dossiers actifs et trois étaient en attente à cause d'appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

COMITÉ DE RÉVISION

J.David Thompson, c. r., président

J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee [2]
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter [1]

[1] Nomination le 11 janvier 1985.
[2] Fin de mandat le 10 janvier 1985.

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions. Cependant, lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-président de la Commission (Droit) et composé du Vice-président (Recherche) ainsi que des présidents des comités modaux. Un membre qui a participé à l'établissement d'une ordonnance ou d'une décision ne participe pas à la révision de celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Les demandes doivent être présentées au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Les interventions, pour ou contre la demande, doivent être présentées dans les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la signification — ces délais pouvant être modifiés selon les circonstances. Des exemplaires de la demande, de toute intervention ou de toute réponse doivent être remis à toutes les parties à la requête initiale. Le Comité de révision ne s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1985, le Comité de révision a reçu 48 requêtes. Comme 27 affaires étaient reportées de l'année précédente (22 dossiers actifs et 5 en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout, de 75 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a tenu 23 réunions et une audience publique et il a terminé l'examen de 53 requêtes. Il en a trouvé 10 recevables. Dans sept cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux, tandis que dans les trois autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 40 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés

En 1985, le CTPD a recommandé au gouverneur en conseil d'exempter le Greater Vancouver Water District des dispositions de la LNT, en vue de l'exploitation prévue d'un pipeline international. Ce pipeline approvisionnerait en eau Point Roberts (Washington) à partir de Vancouver.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Un pipeline de denrées de longues distances n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes. Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement réalisables.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Incorporated d'Edmunston (N.-B.) et E.B. Eddy de Hull (Qc) font l'exploitation de ces complexes.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter [1]

[1] Nomination le 11 janvier 1985.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport. La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

régions du pays où des questions plus vastes de cet ordre se posent et devraient être explorées.

Le CTVM a toutefois jugé qu'il ne fallait pas élargir la portée de l'enquête et, dans sa décision publiée le 19 juin 1985, il a conclu que l'acquisition proposée ne limiterait pas indûment la concurrence ni ne nuirait à l'intérêt public. Il n'a donc pas rejeté le projet d'acquisition.

Audiences

En 1985, le Comité a tenu deux audiences publiques. La première portait sur le projet d'acquisition mentionné ci-dessus, soit celle, par un grand transporteur américain, d'une petite entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique. La seconde consistait en une enquête sur un projet de majoration tarifaire présenté par Roadcruiser.

Roadcruiser

En mai 1985, TerraTransport de Terre-Neuve a déposé auprès du CTVM un nouveau tarif-passagers (tarif 4-12) pour le compte du service d'autocars Roadcruiser de CN assuré dans la province. Le tarif, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1985, prévoyait une majoration moyenne de 9 pour cent.

Vu l'opposition ferme du gouvernement de Terre-Neuve et de la Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, le CTVM a décidé, le 28 juin 1985, de suspendre le tarif, en attendant la fin de l'enquête.

Des audiences publiques se sont déroulées à Corner Brook, le 1er octobre 1985, et à St. John's, les 3 et 4 octobre. Le Comité rendrait vraisemblablement sa décision au début de 1986.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 49 millions de dollars en 1985, comparativement à 43,1 millions de dollars en 1984 (voir l'appendice E).

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J.Gérald Drainville, président
J.-L. Bourret
D.H. Jones, c. r. [1]
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

[1] Nomination le 16 janvier1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) administre l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

À venir jusqu'au printemps de 1985, la Commission était habilitée, en vertu de l'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche*, à autoriser le transport de marchandises par camion le dimanche.

Toutefois, dans un jugement rendu le 24 avril 1985, la Cour suprême du Canada a déclaré que la *Loi sur le dimanche* était nulle et sans effet. Le CTVM a donc immédiatement cessé toute activité dans ce domaine.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1985, le Comité a reçu 48 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 42 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les six autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1984, le Comité avait reçu 40 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

La Commission a entrepris une enquête du genre lorsque cinq importants transporteurs par véhicule à moteur canadiens se sont opposés au projet d'acquisition d'une petite entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique par Yellow Freight Systems Inc. du Delaware, un des grands transporteurs américains, dont les recettes brutes annuelles dépassent un milliard de dollars.

Les 16, 17 et 18 avril 1985, le CTVM a tenu à Vancouver une audience publique au cours de laquelle des éléments de preuve ont été produits par les avocats représentant les acquéreurs projetés et les opposants. Parmi les intervenants dans l'affaire se trouvaient le directeur des Enquêtes et recherches de Consommation et Corporations Canada et un avocat représentant l'intérêt public, nommé par le ministre de la Justice.

Le directeur des Enquêtes a maintenu que l'acquisition proposée ne limiterait pas la concurrence, mais qu'en fait elle y serait favorable. L'avocat défendant l'intérêt public ainsi que d'autres opposants ont quant à eux fait valoir que le Comité ne devait pas limiter l'enquête au seul cas de l'acquisition projetée par Yellow Freight Systems Inc. en Colombie-Britannique, mais qu'il devrait examiner d'autres

La CCT entend publier, au début de 1986, la Partie I de l'étude (l'analyse basée sur les faits) à titre de rapport rédigé en réponse à une demande du ministre des Transports. En résumé, il ressort de l'étude que dans ces échanges commerciaux hautement réglementés, les gouvernements sud-américains accordent la préférence aux lignes de navigation battant pavillon national et découragent les lignes qui battent le pavillon d'un tiers pays. Bien que certaines compagnies de navigation canadiennes exploitant des navires battant le pavillon d'un tiers pays se soient butées à des difficultés liées à leur statut de «lignes nationales» en Amérique du Sud, d'autres ont été libres d'acheminer des cargaisons auxquelles les lois sud- américaines n'appliquent pas de restrictions. Cette réglementation étroite de l'offre et des tarifs ne semblent pas préjudiciable aux exportateurs et importateurs canadiens.

Grâce à l'information recueillie en vue de ce rapport, la Commission sera vraisemblablement en mesure de fournir au ministre des Transports une réponse plus éclairée. Cela lui permettra également de clarifier les vues du Canada sur les avantages qu'offre la participation des transporteurs canadiens à ces échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. De nouvelles améliorations ont été apportées à la qualité de l'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes ainsi que des données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le Comité a continué de participer aux discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

- Administration de pilotage des Laurentides

Le 29 janvier 1985, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un projet de majoration des droits de pilotage ainsi que de modification de sa structure tarifaire. Neuf parties ont déposé des objections ou interventions, ou encore ont demandé la permission de participer aux délibérations dans cette affaire. Dans le cadre de son enquête, le Comité a tenu une audience publique de 51 jours et il rédige actuellement son rapport et ses recommandations, qui devraient être publiés au début de 1986.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Une part importante de ce travail a trait à la formulation d'une politique maritime générale régissant les relations entre pays membres de l'OCDE, y compris ceux qui sont les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de navires pour les exportations et les importations du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement, certains accords négociés, connus sous le nom de Phase III et Phase IV du Programme de l'OCDE, serviront de lignes directrices pour l'harmonisation des politiques maritimes nationales des pays membres de l'OCDE. La Commission a poursuivi son analyse permanente des négociations de la Phase IV afin de déterminer si l'acceptation de ces obligations apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La Commission a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, au groupe de travail sur la législation relative à la navigation internationale, à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Le groupe vient de terminer ses travaux sur la mise au point de clauses types d'assurance maritime, et il a commencé à examiner la question des privilèges sur les navires et des obligations hypothécaires. Les principaux points à l'étude sont la nécessité de faciliter le financement des navires et de réduire au minimum les entraves éventuelles à leur exploitation.

En 1985, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la CNUCED : les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime.

En ce qui concerne le premier point, deux séances d'une conférence diplomatique des États-Unis ont eu lieu en 1985 en vue de l'adoption d'un accord international sur les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transports maritimes. Ces séances ont été caractérisées par un esprit de compromis, et la notion de supprimer progressivement les pavillons de complaisance semble avoir cédé la place à l'objectif d'énoncer des principes communs au sujet de l'immatriculation des navires selon leur pavillon national — l'accent étant mis sur l'identification et la responsabilité des propriétaires et des exploitants de navires.

En ce qui concerne le deuxième point, le nombre croissant d'infractions commerciales commises dans le domaine des mouvements internationaux de marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de la fraude maritime. Ce dernier s'est réuni en 1984 et 1985 et il a recommandé la poursuite des travaux, au sein de la CNUCED, sur l'établissement de normes visant les agents de navigation, sur les améliorations à apporter à la diffusion des renseignements sur les navires et sur la coopération entre États en ce qui concerne la poursuite des personnes qui se livrent à des activités frauduleuses.

Enquêtes et analyses économiques

Commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud

En 1984, une étude a été entreprise sur les conditions du commerce maritime entre le Canada et les pays de l'Amérique du Sud. Au cours de l'année écoulée, deux cadres de la Commission ont terminé une analyse factuelle de la situation au terme d'entrevues suivies avec des participants de l'industrie de la navigation et avec des autorités de réglementation sud-américaines. Le commerce maritime est très étroitement réglementé par les gouvernements sud-américains, et la coopération amicale à l'égard de la Commission dont ont fait preuve ces autorités de réglementation a dans une large mesure garanti le caractère exhaustif et l'objectivité des travaux de la Commission.

maritime par conteneurs entre le port de Montréal et des ports du Nord de l'Europe.

Le CTE a reçu plusieurs objections et interventions et il a mené une enquête dans cette affaire. Le 13 février 1985, il a publié la décision n° WTC 1-85 dans laquelle il n'a pas rejeté le projet.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 143 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 107 autorisations temporaires ont été accordées, 6 rejetées et 25 annulées. Quarante-cinq requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

***Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979**

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et devait expirer le 1er mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation pour une période d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1985, et ensuite jusqu'au 31 mars 1986. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et d'élaborer des propositions afférentes à un nouveau projet de loi.

Au cours de l'année, on a assisté à la création de deux «super-conférences» s'occupant des échanges commerciaux du Canada avec l'Extrême-Orient et le Pacifique. Le Transpacific Westbound Rate Agreement et l'Asia North America Eastbound Rate Agreement ont absorbé plusieurs conférences qui existaient depuis déjà un certain nombre d'années ainsi que certaines lignes de navigation qui assuraient auparavant le service sur cette route, à titre d'exploitants indépendants.

Au 31 décembre 1985, la Commission avait en main les documents de 35 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 35 conférences représentent 65 compagnies qui assurent 205 services dans des ports nord-américains; 42 de ces compagnies offrent 139 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main trois contrats de location d'espace et deux contrats de coordination de service représentant 15 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé activement de questions de pilotage et a dû exercer ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à quatre occasions en 1985. Ses activités peuvent se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)

Le 2 février 1985, l'APGL a publié un projet de tarif auquel s'est opposée la Fédération maritime du Canada. Le 27 août 1985, le Comité a publié, après enquête, sa décision n° WTC 15-85.

Le 6 juillet 1985, l'APGL a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage dans les districts internationaux 1 et 2 (excluant la partie du canal de Welland) par l'application d'un facteur de compensation des devises. Celui-ci serait rajusté chaque mois en fonction du taux de clôture des changes du dollar américain publié par la Banque du Canada pour le dernier jour d'affaires du mois précédent.

La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. Le Comité mène actuellement son enquête et envisage de publier sa décision au début de 1986.

- Administration de pilotage de l'Atlantique

Le 15 juin 1985, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié un projet de modification de son tarif qui aurait pour effet d'accroître ses recettes en moyenne de 13,5 pour cent. Le Comité examine actuellement l'affaire et devrait publier sa décision au début de 1986.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de sept commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1985, il a tenu trois audiences publiques et rendu 17 décisions.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions :

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1985, le Comité a accordé à 12 transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique de l'Ouest (voir l'appendice D – III).

Entre le 3 et le 10 juin, le CTE a tenu une audience sur le transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les séances se sont déroulées à Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine (T. N.-O) et Edmonton (Alb.). Il s'agissait en l'occurrence de faire un examen exhaustif de la politique en vigueur et des méthodes d'attribution des permis en vertu de la *Loi sur les transports*, d'évaluer les conditions actuelles et les exigences futures, de cerner les modifications éventuelles à la réglementation et à la politique économiques et de faire état de ces constatations au ministre des Transports. Le rapport d'enquête a été publié en août.

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à deux transporteurs, en l'occurrence Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. et 621100 Ontario Ltd. (voir l'appendice D – III).

Acquisitions

Le 2 décembre 1983, le Comité a reçu de Canadien Pacifique Limitée une lettre du 30 novembre précédent faisant état d'un projet d'acquisition indirecte par la société d'intérêts, sous forme d'actions, de Canline, une société des Bermudes qui assurerait un service de transport

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Anne-Marie Trahan, c. r., présidente
M.D. Armstrong
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.[1]

[1] Nomination le 18 mars 1985.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D – I).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour prouver la commodité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1985, le Comité a délivré environ 856 décisions et 1 403 ordonnances (voir l'appendice C – V).

Le rapport sommaire a été publié en 1984 et renfermait les conclusions et les recommandations du panel qui a mené l'enquête. Le rapport final, publié en mars 1985, renfermait les plaidoiries, l'analyse et les motifs justifiant les conclusions et les recommandations du rapport sommaire.

Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes examine les rapports du CTA dans le contexte de ses délibérations au sujet de l'adéquation des services aériens dans le Nord.

En mars 1985, le CTA a siégé dans quatre collectivités côtières de la Colombie-Britannique afin d'obtenir les vues du public sur les moyens à prendre pour améliorer la qualité des services aériens dans la région côtière de cette province. Le rapport résultant, publié en août, portait sur l'offre et la demande de services aériens, l'état de la concurrence, les tarifs aériens et les problèmes de réglementation. Tout en jugeant généralement satisfaisants les services aériens existant dans la région côtière de la Colombie-Britannique, le Comité a fait valoir la nécessité de les améliorer en simplifiant les exigences réglementaires au sujet de l'ajout ou du déplacement d'arrêts facultatifs dans les secteurs éloignés du pays.

Le Comité a publié en 1985 les documents intitulés *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1984* et *Transporteurs canadiens de niveau I : Analyse de l'industrie, 1984*, qui s'inscrivent dans une série de rapports dont les premiers ont paru respectivement en 1970 et 1972.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, des vérifications ont été effectuées relativement aux activités de 1984 de Quebecair pour ses services en bas de la Rive Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'Est du Canada.

Subventions accordées aux services aériens locaux

Au nom de Transports Canada, le Comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à Perimeter Airlines (Inland) Ltd. pour assurer des services sur la route Winnipeg – Dauphin – Yorkton – Saskatoon et à Québec Aviation pour assurer des services sur la route Québec – Saint-Léonard – Fredericton.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec leurs homologues de l'Administration canadienne du transport aérien et de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application.

En 1985, la Direction a fait enquête sur 430 causes, dont 239 ont été renvoyées à la GRC pour que celle-ci mène une enquête circonstanciée, en vue de poursuites éventuelles.

Audiences publiques

En 1985, le Comité des transports aériens a tenu deux audiences publiques, qui ont représenté en tout huit jours de séance.

En mars, un panel du CTA a mené une enquête au sujet du niveau, de la qualité et des types de services aériens assurés en provenance, à destination et entre des points de la région côtière de la Colombie-Britannique. Il a tenu des séances à Campbell River, Bella Bella, Masset et Prince Rupert (C.-B.) afin d'entendre les vues d'un échantillon représentatif de membres des industries et des collectivités de la région. Le rapport du panel a été adopté par le CTA et publié en août (voir la section **Rapports et études**).

En mai, un panel a siégé à Winnipeg, Thompson et Gillam (Man.) afin d'entendre les requêtes de Calm Air et Ilford Riverton Airways en autorisation d'exploiter des services aériens commerciaux supplémentaires à des points situés dans la province. Dans sa décision n° 9284 du 29 octobre 1985, le Comité a accordé les deux requêtes.

Permis

L'entrée en vigueur, en juillet 1985, du règlement exemptant les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, d'avoir à répondre au critère de la commodité et des besoins du public a entraîné une augmentation marquée du nombre de requêtes déposées par les affréteurs. Ces requêtes ont été examinées en fonction de leur conformité aux exigences relatives à la situation financière des affréteurs et aux assurances ainsi qu'à d'autres exigences.

La modification des dispositions actuelles régissant les requêtes en autorisation d'exploiter des vols d'affrètement pour voyage tout compris et des vols d'affrètement à but commun, et l'application de ces dispositions aux vols d'affrètement à réservation anticipée (VARA) pour permettre au Comité d'examiner, à sa discrétion, l'effet des activités proposées sur l'intérêt public; l'annulation des dispositions relatives aux VARA précisant les conditions des frais de changement de réservation; l'élimination des dispositions relatives à la retenue du dépôt reçu des passagers; et la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA entre le Canada et les États-Unis;

L'explication selon laquelle les services des classes 1, 2, 3 et 4 doivent être assurés entre des points situés au Canada et que les services de la classe 7 (spécialisés) peuvent être assurés au moyen de tout aéronef que le transporteur est autorisé à utiliser en vertu de son permis de la classe 4;

La précision que les services d'affrètement assurés entre le Canada et une région située dans les eaux internationales qui n'appartient au territoire ni du Canada ni de l'autre pays sont considérés de nature internationale;

L'explication de la disposition selon laquelle les transporteurs de la classe 4 ne sont pas obligés de déposer un tarif pour les services de classe 7 qu'ils sont autorisés à exploiter;

L'élimination de l'obligation pour les personnes qui demandent à exploiter un service aérien commercial de classe 7 (spécialisé) autre que de l'entraînement au vol de prouver que le service proposé sera rentable; et

L'exemption de l'obligation de déposer un tarif pour les transporteurs aériens exploitant un service commercial qui sert uniquement à répondre aux besoins de transport suscités par l'exploitation de camps touristiques ou qui se limite à fournir des services d'héliportage de billots.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1985

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants :

L'introduction du concept de contrat de location-acquisition; la précision de la définition des modalités de la location sans équipage; et l'exemption du loueur d'un aéronef sans équipage ou par contrat de location-acquisition de l'obligation de détenir un permis en vue d'assurer un service aérien commercial ainsi que de toutes les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens;

L'autorisation accordée aux vendeurs d'aéronefs de faire un certain nombre de démonstrations de leurs aéronefs à des acheteurs éventuels et de récupérer certains coûts d'exploitation directs auprès des clients, sans qu'il leur soit nécessaire de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial;

La définition de l'expression «dans une situation d'urgence»; et l'exemption accordée aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service commercial dans une situation d'urgence;

La réduction des exigences d'information liées à l'exploitation des vols d'affrètement;

L'exemption accordée à ceux qui demandent à exploiter un service d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure tournante ou un service spécialisé d'entraînement au vol de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; et l'ajout de l'obligation pour les requérants de prouver leur aptitude financière à exploiter le service; et

L'exemption accordée aux transporteurs de la classe 4 de se conformer aux conditions relatives à la protection de la route énoncées à leur permis d'affrètement en ce qui concerne le transport entre des points faisant partie de liaisons des classes 1 et 2 dans le Sud du Canada, sauf en ce qui concerne les paires de villes pour lesquelles un transporteur assurant un service à taux unitaires a prouvé que la protection s'impose dans l'intérêt public.

Rapports et études

En 1984, le Comité a mené une enquête sur l'adéquation des services aériens assurés dans les régions éloignées et du Nord et il a tenu des audiences dans plusieurs collectivités de ces régions.

En juillet et septembre 1985, les délégations canadienne et américaine se sont rencontrées pour échanger des énoncés de principe sur les optiques qui pourraient éventuellement être adoptées en vue de négocier un cadre plus souple et plus ouvert pour la prestation des services aériens transfrontaliers.

Organisation de l'aviation civile internationale

Un représentant du CTA a continué de remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'OACI, c'est-à-dire le comité chargé du transport aérien et des questions économiques qui s'y rapportent.

Du 22 octobre au 7 novembre 1985, les représentants du CTA ont participé à la Troisième conférence sur les transports aériens de l'OACI, qui s'est déroulée à Montréal. La conférence a servi à examiner les problèmes actuels en matière de transport aérien international en vue de trouver des solutions pouvant être largement acceptées par les États membres de l'OACI. Elle a aussi permis de cerner plusieurs projets que le secrétariat de l'OACI pourrait entreprendre à l'appui des recommandations énoncées à la conférence.

Autres réunions internationales

Le président du CTA et un membre du personnel ont assisté à la Douzième séance triennale de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), qui a eu lieu à Strasbourg en juin 1985. Les participants se sont penchés sur les rapports des activités des comités de la CEAC depuis la dernière séance triennale et ont établi un programme de travail pour les trois prochaines années. La Commission a également entériné un énoncé de principe sur la libéralisation des services aériens en Europe. Cela est apparu comme une étape très importante en vue de la coordination et du développement ordonné du transport aérien en Europe, bien qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour préciser les détails de la mise en oeuvre et de l'énoncé de principe.

La Direction du transport aérien international a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'OACI (Annexe 9 à la Convention de Chicago) ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et cadres supérieurs du CTA ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs canadiens et étrangers et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie.

Tarifs et taux

Le CTA a continué d'assouplir le processus de dépôt des tarifs. Par des avis datés du 16 septembre et du 15 novembre respectivement, le Comité a élargi la portée de l'autorisation de déposer des tarifs intérieurs à bref avis pour inclure les tarifs de marchandises et les tarifs des services d'affrètement. Il a également autorisé des dérogations au Règlement sur les transporteurs aériens pour permettre le dépôt de réductions, sous réserve d'un avis d'une journée, et il a abrogé les exigences, prévues à des directives antérieures, de joindre aux tarifs, au moment de leur dépôt, des états financiers. Il n'exigera d'état financier pour les tarifs intérieurs que si une plainte est déposée ou s'il s'avère nécessaire, à l'examen, d'effectuer une évaluation plus détaillée (avis du 19 novembre 1985).

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

En 1985, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes :

L'ajout d'une définition de «Sud du Canada»; l'exemption accordée à ceux qui demandent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada au moyen d'aéronefs à voilure fixe, de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; l'ajout de l'obligation pour les requérants de prouver leur aptitude financière à assurer le service; et l'octroi d'une dispense de l'application du Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) pour les services de la classe 4 assurés entièrement dans le Sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe;

et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions de la CCT, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux et au public en général.

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe – Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers, des tarifs-marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités – Transport aérien international

Le Canada a conclu de nouveaux accords aériens bilatéraux avec Israël, la Jamaïque, le Brésil, les Pays-Bas, St. Christopher (St. Kitts) et Nevis, la Barbade et la Belgique.

En vertu de l'accord conclu avec Israël, qui a été signé le 2 mai 1985, une ligne aérienne israélienne désignée peut desservir Toronto en plus de Montréal, tandis qu'un transporteur canadien peut assurer des services, via des points intermédiaires, vers Tel Aviv et au-delà de cette ville. Quant à l'accord signé avec la Jamaïque le 12 juillet 1985, il prévoit la prestation de services à partir du Canada via des points intermédiaires vers la Jamaïque et vers d'autres points des Antilles et de l'Amérique du Sud par une ligne canadienne désignée. La ligne jamaïquaine désignée peut désormais assurer le service à un point situé dans l'Ouest du Canada, outre Toronto et Montréal, sur une route passant par les États-Unis. Au titre de l'accord signé le 20 septembre 1985 avec le Brésil, le transporteur canadien désigné aura le droit d'assurer des vols sur Rio de Janeiro et São Paulo à partir de n'importe quel point au Canada, tandis que le transporteur brésilien pourra assurer la liaison entre des points au Brésil et Toronto et Montréal. Au titre de l'accord conclu avec les Pays-Bas et signé le 4 octobre 1985, un transporteur canadien désigné peut assurer des services aériens, via des points intermédiaires, jusqu'à Amsterdam et à deux autres points des Pays-Bas et au-delà de ceux-ci, tandis qu'un transporteur des Pays-Bas peut assurer des vols sur Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver et éventuellement via Montréal jusqu'à des villes américaines et à Mexico. En vertu de l'accord signé le 18 octobre 1985 avec St. Christopher (St. Kitts) et Nevis, la Trinidad and Tobago Airways Corporation (BWIA International) peut être désignée pour assurer des services aériens via des points intermédiaires jusqu'à Toronto et Montréal tandis qu'un transporteur canadien peut effectuer des vols via des points intermédiaires sur St. Kitts et Nevis et au-delà de ces îles. L'accord conclu avec la Barbade, signé également le 18 octobre 1985, prévoit l'établissement d'un cadre réglementaire pour la prestation par un transporteur désigné par la Barbade de services directs à horaire fixe vers le Canada via des points intermédiaires jusqu'à Montréal, Toronto et Calgary et depuis le Canada via des points intermédiaires jusqu'à Bridgetown et au-delà, par un transporteur désigné par le Canada. Quant à l'accord signé le 25 octobre 1985 avec la Belgique, il prévoit la prestation de services aériens entre le Canada et la Belgique via des points intermédiaires et au-delà de leur territoire respectif. Une ligne belge désignée est désormais autorisée à desservir Toronto en plus de Montréal. Pour sa part, le Canada pourrait désigner un second transporteur pour la liaison Mirabel – Bruxelles.

Pendant l'année, le Canada s'est également entretenu avec le Japon, la République de Corée et la Thaïlande. Bien que ces négociations n'aient pas abouti, elles ont permis de préciser les positions des pays en cause au sujet de questions bilatérales de transport aérien.

En avril 1985, les délégations canadienne et américaine ont négocié un accord en vue d'un deuxième programme de services aériens transfrontaliers expérimentaux à San Jose, en Californie. De plus, le premier programme, à Mirabel, a été refondu. Les parties se sont entendues sur la mise en oeuvre provisoire des programmes nouveaux et révisés, et plusieurs transporteurs ont par la suite été autorisés à offrir des services en vertu de ces accords.

à la Direction de la surveillance sur des questions d'ordre financier. De plus, le personnel de la Division conseille le CTA à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens et de la capacité financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement intérieurs et internationaux.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Division rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic des divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Division est chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que les accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répondent aux besoins des Canadiens et rapportent le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens. La Direction conseille aussi le Comité de la politique en matière de transport international sur des questions de politique concernant le transport aérien international.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; aide à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction des permis

La Direction des permis comprend quatre divisions : Services intérieurs, Services internationaux, Analyse des permis et Permis, Section des documents.

La Division des services intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des services internationaux est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. Cette Division participe également à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays.

La Division de l'analyse des permis examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement

doivent être justes et raisonnables. Le CTA est autorisé à prendre certaines mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination (voir l'appendice C – IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé des tarifs et de la délivrance des permis effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

La politique du gouvernement fédéral relative aux transporteurs aériens régionaux permet à Quebecair et à Eastern Provincial Airways de recevoir certaines subventions. Le Comité a administré ce programme de subventions en 1985 en vérifiant la situation financière des transporteurs et en autorisant les subventions.

Le gouvernement approuve deux autres subventions directes qui sont versées par Transports Canada. Ces paiements ont été vérifiés en 1985 par le personnel du CTA, qui a fait des recommandations à Transports Canada.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse de la réglementation, Transport aérien international, Permis, Tarifs et Surveillance. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA et coordonne également les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA.

Direction de l'analyse de la réglementation

Les trois divisions de cette Direction effectuent des analyses et conseillent le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances, de l'exploitation et de la politique.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division des vérifications surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du CTA en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cessions de contrôle, de fusions et d'amalgamations afin de faire des recommandations par rapport aux exigences financières à imposer, de manière à ce que les transporteurs canadiens qui obtiennent un permis de service aérien commercial, et ceux qui étendent leurs activités, entreprennent ces activités nouvellement autorisées sur une base financière solide. Le personnel de la Division effectue des enquêtes spéciales et des vérifications sur place afin de déterminer la situation financière des transporteurs ainsi que la validité des demandes de subventions et d'offrir des conseils et une aide

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois, président
M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où l'intérêt du public ou les conséquences pour les concurrents sont exceptionnels ou lorsque le dossier est insuffisant, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA.

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique* (voir les appendices C – I et C – III).

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs et déposés auprès du Comité. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux

réglementaires; et l'établissement des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris les taux applicables au grain statutaire visé par la LTGO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

Une tâche importante confiée à la Division a consisté à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole 1985-1986, dans le but d'établir le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire comme le prévoit la LTGO. À ce titre, la Division est chargée de déterminer, chaque année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN.

De concert avec les participants, la Division termine le premier examen complet des frais associés au transport du grain, comme le prescrit la LTGO. Cela comprend une évaluation ayant pour but de déterminer le caractère approprié du niveau de contribution aux frais constants des sociétés ferroviaires ainsi qu'un examen des facteurs inclus dans l'indemnité de CN. De considérables ressources en personnel ont été consacrées aux diverses activités de cet examen du prix de revient, et la consultation avec les participants et les provinces constitue une démarche permanente.

La Division a vérifié les frais unitaires définitifs du fret de CN et CP Rail pour 1984 et elle a déterminé les coûts unitaires pour 1982 d'Algoma Central Railway. Le personnel a terminé sa vérification des coûts unitaires et particuliers inclus dans les frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail. La Division de l'analyse des services a fait état, de façon plus détaillée, de ce programme.

En 1985, la Division a déterminé les coûts particuliers des paiements de subvention applicables à l'exploitation des embranchements de CN pour 1982. Elle a aussi établi le coût des paiements applicables de 1981 et 1982 pour CP Rail.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. Le personnel de la Division a également assuré un soutien informatique dans le cadre de l'examen du prix de revient. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

revient afin de calculer les frais totaux imputés à VIA par les sociétés ferroviaires en 1983. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministre le 31 mars 1985 en ce qui concerne les frais imputés par CP Rail à VIA Rail en 1983, et le 31 mai 1985 en ce qui concerne les frais imputés par CN à VIA Rail la même année.

Le personnel de la Division a assuré son aide au groupe de travail sur le transport par chemin de fer des voyageurs créé par le ministre des Transports, et il a participé aux délibérations qui ont abouti à la création du projet de loi sur le transport par chemin de fer des voyageurs. En outre, le personnel a surveillé le transfert de certaines fonctions d'entretien des sociétés ferroviaires à VIA Rail en préparation de l'enquête de 1985 sur les frais imputés par CN et CP Rail à VIA.

La Division a déterminé le prix de revient des exploitations ferroviaires afin de déterminer les tarifs-marchandises s'appliquant au transport des produits du colza visés par le décret CP 1976-894. Aux fins de tarification, elle a vérifié les coûts du transport de la graine de colza, en 1986, pour CN et CP Rail.

Dans le cadre de l'enquête sur les taux des conteneurs s'appliquant à Terre-Neuve, l'ordonnance provisoire de décembre 1984, obligeant CN à appliquer une méthode d'établissement des prix de revient aux fins de détermination des taux compensatoires pour le transport de conteneurs, a été suspendue par un décret du Conseil privé du 19 février 1985 jusqu'à la tenue d'une enquête complète sur la question. Le 19 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a entendu et rejeté l'appel de CN portant sur la décision du CTCF du 30 octobre 1984 obligeant CN à divulguer des données confidentielles à une audience à huis clos. À la fin de septembre 1985, l'affaire a été conclue, au terme de sept jours d'audience supplémentaires. À la fin de l'année, la décision en la matière n'avait pas encore été rendue.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la Classification uniforme des comptes (CUC), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital, de l'examen des besoins en capitaux de roulement des sociétés ferroviaires et de la vérification annuelle des investissements déclarés des chemins de fer ainsi que de leurs projets d'investissement en vertu de la LTGO.

Au nombre des activités importantes de l'année 1985 se trouvent l'identification et le règlement de problèmes transitoires de comptabilité et la distribution de bulletins d'interprétation et de modifications à la nouvelle CUC.

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail et rapportés plus en détail par la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la nouvelle CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement.

Parmi les projets spéciaux entrepris par la Division au cours de l'année, on compte les rapports sur les investissements déclarés et les projets d'investissement des sociétés ferroviaires prévus dans la LTGO ainsi que l'examen des méthodes de CN concernant la répartition des immobilisations par centre de coûts géographique.

La Division a participé à une grande enquête sur la méthode d'établissement du coût en capital aux fins d'utilisation au cours des audiences réglementaires visant le transport par chemin de fer. Des représentants des sociétés ferroviaires, des provinces et des groupes d'exploitation du blé y ont également pris part. L'argument récapitulatif de chacune des parties a été entendu à Hull en février 1985. La décision sur la méthode d'établissement du coût en capital a été publiée le 31 juillet 1985 et sa mise en oeuvre a commencé dès le mois suivant. Un élément important de cette mise en oeuvre consiste en la détermination des besoins en capitaux de roulement de CN et CP Rail. Pour cela, il s'agit de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et l'acquittement des dépenses et de calculer le niveau de stock approprié. Les travaux dans ce domaine se poursuivront en 1986.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des methodes et des systèmes informatisés pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend : la vérification des coûts unitaires et particuliers devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le financement du programme d'audiences

Les sociétés ferroviaires et les syndicats ouvriers ont eu l'occasion de faire connaître leurs vues au sujet des recommandations énoncées dans le rapport du CTCF sur les normes de sécurité et d'hygiène au travail établies pour les employés de cabines de locomotives diesel en Colombie-Britannique. Après avoir étudié les observations de l'industrie ferroviaire à cet égard, le CTCF a ordonné aux sociétés ferroviaires relevant de sa compétence de mettre certaines recommandations du rapport à exécution dans un délai prescrit. Dès que ces mesures auront été prises, on aura amélioré considérablement, à l'échelle du pays, le milieu de travail des employés de cabines de locomotives diesel.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions et des paiements (voir les appendices B – VI à B – XIV).

En 1985, le Comité a approuvé les versements suivants :

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	496 019 162
Loi sur les chemins de fer	
- Demandes anticipées en 1985[2]	32 541 772
- 1984[3]	7 566 172
- 1978-1983[3]	19 152 525
Total	**555 279 631**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984, et à l'accord entre le ministre des Transports et BC Rail Ltd. et aux décrets y afférents CP 1985-3108, 10 octobre 1985 et CP 1985-3740, 19 décembre 1985.
[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.
[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer les niveaux des tarifs-marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Division a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par CN et CP Rail. En décembre 1985, BC Rail Ltd. a reçu sa première subvention en vertu de la Loi.

La Division a également consacré des ressources appréciables à l'examen et à la vérification des statistiques présentées par CN et CP Rail et destinées à être utilisées dans le cadre de l'étude sur les prix de revient effectuée en vertu de la LTGO.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, 11 audiences publiques ont eu lieu en 1985 au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. La Division a publié des avis au sujet de 11 requêtes afin de déterminer le besoin d'audiences publiques. En 1985, six nouvelles requêtes en abandon ont été déposées par les sociétés ferroviaires. En 1985, 17 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchement, dont deux par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la CCT fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Division a terminé sa vérification des charges de travail de CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications des divisions de la Comptabilité et de l'Établissement du prix de

Le 22 février 1985, le Comité a émis la décision et l'ordonnance n° R-37775 autorisant l'élimination du service voyageur mixte entre Sioux Lookout et Thunder Bay North, à compter du 30 novembre 1985.

L'état de chacun des services voyageurs relevant de la compétence du CTCF est présenté en détail dans ce rapport (voir l'appendice B – IV).

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité.

En avril 1984, CN et CP Rail ont demandé à la Commission de modifier son Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, afin de leur permettre d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue. Le CTCF a décidé que cette question devait faire l'objet d'un débat ouvert dans le contexte d'une audience publique, pour permettre à tous les intéressés de faire valoir leurs préoccupations.

Les audiences ont eu lieu à divers endroits du pays et se sont terminées au début de 1985. Les intéressés ont examiné attentivement un plan de mise à l'essai des trains sans fourgon de queue ainsi que la question de la sécurité des essais. Au terme des audiences, le Comité a publié, le 16 septembre 1985, sa décision intitulée *Décision relative aux requêtes déposées par Canadien Pacifique Limitée et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada concernant l'exploitation et l'essai de trains sans fourgon de queue*. Aux pages 44 à 51, le CTCF a présenté les projets d'essai en ce qui concerne a) le module de queue de train et les modules connexes et b) les fonctions des agents postés à l'arrière des trains, ce qui a abouti à l'établissement d'un autre plan d'essai exigeant une nouvelle série d'essais statiques et d'exploitation.

Les essais ont commencé le 10 novembre 1985 et les responsables rassemblent et analysent actuellement les données, démarche qui exige beaucoup de ressources en personnel. Au terme des analyses, le Comité sera plus apte à se prononcer sur les requêtes des sociétés ferroviaires.

En 1985, on a continué de contrôler, à divers points d'entrée, les trains transportant des marchandises dangereuses spéciales, pour s'assurer de leur conformité aux règlements. En tout, 1 212 trains ont été contrôlés, dont 444 transportaient des marchandises dangereuses spéciales. Cela n'a permis de déceler qu'un seul cas d'infraction.

Le Comité a reçu 9 requêtes en application de la méthode du cantonnement manuel de contrôle des trains dans 23 subdivisions, de la part de CN, et 7 requêtes en application de cette méthode dans 58 subdivisions, de la part de CP Rail.

Le Comité a examiné et approuvé les requêtes pour les 23 subdivisions de CN, tandis qu'il a examiné 6 des requêtes de CP Rail et autorisé l'application de cette méthode dans 55 subdivisions. L'autre requête de CP Rail qui porte sur les trois subdivisions restantes sera étudiée au début de 1986.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation par l'entremise d'experts qui voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1985, ils ont inspecté 816 trains et visité 154 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation

Les employes du CTCF ont continué de travailler activement en collaboration avec Travail Canada en vue d'élaborer un ensemble de règlements sur la sécurité et l'hygiène au travail (SHT) des employés affectés aux secteurs d'exploitation de l'industrie ferroviaire.

Des projets de règlements sur la SHT, rédigés conformément à la Partie IV du *Code canadien du travail*, ont été distribués aux sociétés ferroviaires relevant du CTCF, aux syndicats ouvriers et à toute autre partie intéressée afin que chacun puisse les étudier puis ensuite faire part de ses observations au CTCF. En outre, on a rencontré les représentants de l'industrie ferroviaire aux quatre coins du pays pour discuter ouvertement de leurs préoccupations à l'égard de ces projets de règlements.

À la suite de ces consultations, le groupe de travail formé de représentants du CTCF et de Travail Canada a rédigé une nouvelle version des projets de règlements sur la SHT en y apportant les modifications jugées nécessaires; il l'a ensuite soumise au ministère de la Justice qui doit en faire une révision officielle. Les règlements visant la sécurité et l'hygiène au travail dans l'industrie ferroviaire seront proclamés en vigueur en juin 1986.

secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Les ordonnances et les décisions rendues en 1985 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1985 sont énumérées en détail aux appendices B – II et B – III de ce rapport.

Au cours de l'année, le Comité a reçu 11 requêtes en autorisation de supprimer des voies secondaires en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de trois de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest et une requête était reportée de 1984. Des ordonnances autorisant la suppression de voies secondaires ont été publiées dans le cas de cinq des neuf requêtes restantes. Au 31 décembre 1985, quatre requêtes déposées en vertu de l'article 106 étaient encore en suspens.

Services voyageurs

Ce programme vise à évaluer l'état des gares et du matériel des services voyageurs; la fiabilité, l'efficacité et la qualité des services; et l'accessibilité à tous les services voyageurs et leur disponibilité. À l'issue des inspections, le Comité rédige des rapports.

Au cours de ces inspections, le CTCF examine divers aspects des trains, notamment leur ponctualité, l'accessibilité des places, la propreté, les services de restauration, la tenue de l'équipe de train et le respect des exigences de sécurité. Les inspections de gare portent surtout sur l'état des structures, des plates-formes et des installations ainsi que sur l'accessibilité aux installations et aux services de la gare. On considère comme indicateurs importants de la qualité des services les plaintes reçues du grand public aussi bien que les rapports reçus des bureaux régionaux du CTCF.

En 1985, le personnel du CTCF a inspecté 1 081 trains voyageurs. De ce nombre, 509 ont été jugés satisfaisants. En ce qui concerne les 572 autres trains, 357 lacunes étaient attribuables à des retards et les 215 autres, à divers problèmes de service à bord des trains. Le Comité a également effectué 677 inspections aux gares et aux abris de VIA Rail, où il a relevé 151 lacunes. Toutes les irrégularités ont été signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives qui s'imposent.

Le CTCF a reçu 24 plaintes du grand public, dont 7 portaient sur des incidents particuliers, 2 sur le transport de voyageurs atteints d'invalidité et 13 sur la qualité du service de VIA Rail.

Depuis que le Ministre s'est prononcé sur le transport ferroviaire des personnes atteintes d'invalidité, le CTCF a mis au point des normes d'accessibilité qui n'attendent plus que leur approbation finale. Ces normes, qui visent à assurer l'accessibilité des personnes atteintes d'invalidité aux gares nouvelles ou modernisées, devraient être mises en oeuvre en 1986.

À la demande du ministre des Transports et par suite d'une requête présentée par VIA Rail, le Comité a émis, le 29 avril 1985, l'ordonnance n° R-38000 prévoyant le rétablissement ou la restructuration de divers services voyageurs au Canada. Parmi ceux-ci, signalons les suivants :

- rétablissement du service *Atlantique* entre Montréal et Halifax, via Sherbrooke;
- regroupement du service voyageur Montréal – Gaspé et du service *Océan* entre Montréal et la Matapédia;
- rétablissement du service transcontinental vers l'ouest, le *Canadien*, entre Montréal, Ottawa et Sudbury, en vue d'accroître la fréquence des trains entre Ottawa et Sudbury;
- accroissement de la fréquence du service local entre Sudbury et White River; et
- rétablissement du service voyageur direct entre Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

Les 25, 26 et 28 juin 1985, des audiences publiques ont eu lieu à Edmonton, Red Deer et Calgary, et une décision a été rendue le 25 juillet par l'ordonnance n° R-38365 prévoyant la suppression du service, à compter du 1er novembre 1985, entre Calgary et Edmonton. À la demande du Ministre, le décret CP 1985-2507 du 7 août 1985 a été émis pour devancer la date d'abandon du service, en la ramenant au 6 septembre 1985.

Les 19, 20 et 22 août 1985, des audiences publiques ont eu lieu à Schefferville, Sept-Îles et Labrador City au sujet du service voyageur assuré par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador entre Schefferville et Sept-Îles et entre Ross Bay Junction et Wabush/Labrador City. Le 25 septembre 1985, le Comité a publié l'ordonnance n° R-38519 prévoyant l'élimination du service.

Transports Canada et des règlements d'application, qui sont entrés en vigueur le 1er juillet 1985.

En vertu de l'article 71.6(a) des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 452 nouveaux permis ont été délivrés, 265 ont été révisés, 11 refusés et 6 révoqués. Les permis spéciaux sont délivrés pour le transport de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et le conditionnement des marchandises dangereuses.

En 1985, des agents responsables du transport de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux se sont rendus sur les lieux de 108 accidents et incidents mettant en jeu des marchandises dangereuses, et ils ont déposé 1 571 rapports d'accidents et d'incidents.

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1985, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 841 demandes écrites et à 6 956 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux a effectué des inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'expéditeurs.

Le personnel a effectué 12 vérifications de sécurité en vue de l'approbation de requêtes présentées par des fabricants de réservoirs de gaz comprimé et par des agences d'inspection indépendantes. Une trentaine d'ordonnances ont été délivrées sous ce rapport. Le personnel a également inspecté et approuvé cinq nouvelles installations d'études d'impact.

Au total, le personnel du CTCF a inspecté 649 installations de stockage en vrac. Trente-six installations pour les réévaluations hydrostatiques et neuf installations pour la remise en état de tambours ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, deux centres de manutention d'explosifs ont été approuvés et une décision concernant un autre centre n'avait pas encore été rendue à la fin de 1985.

En vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, les responsables de ces marchandises à l'administration centrale et aux bureaux régionaux du CTCF ont participé à plusieurs nouveaux domaines d'activités, tels des inspections d'expéditeurs et de consignataires ainsi que d'installations de chargement et de déchargement qui ne sont pas situées sur l'emprise ferroviaire mais qui sont desservies par les chemins de fer.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1985, le CTCF était saisi de deux requêtes en centralisation de dépôts présentées par CN. Au cours de l'année, CN a présenté deux nouvelles requêtes au sujet de l'exploitation de ses servocentres des gares Garneau et Taschereau au Québec. Le Comité a émis deux décisions, l'une par suite d'une audience publique et l'autre au terme d'un examen du dossier. Quant aux deux autres requêtes, l'une a fait l'objet d'une audience publique tandis que l'autre est encore à l'étude.

CP Rail n'a présenté aucune requête en centralisation de dépôts en 1985.

Le Comité a cependant reçu de VIA Rail une requête en autorisation d'éliminer 13 arrêts de trains de voyageurs entre Gaspé et Mont-Joli dans le cadre de son plan de rationalisation des services voyageurs dans les régions de la Matapédia et de la Gaspésie au Québec. CN a également demandé de supprimer les bâtiments de gare ou abris à ces arrêts. Au terme d'audiences publiques qui ont eu lieu en Gaspésie, le Comité a publié une ordonnance autorisant l'élimination de 11 arrêts de trains de voyageurs de VIA Rail et l'enlèvement des bâtiments de gare ou abris de CN à chacun de ces endroits.

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies

En 1985, la Commission a continué de donner suite à l'étude et aux recommandations sur le transport de marchandises dangereuses à Vancouver et à Toronto. Des audiences ont eu lieu à Vancouver et à Victoria en mars 1985 et, à la lumière de celles-ci, la CCT a rendu une décision en septembre 1985 sur un plan privilégié pour l'enlèvement des marchandises dangereuses du port de Vancouver. Le CTCF se penche actuellement sur les observations formulées au sujet du plan et sur le calendrier de mise en oeuvre. Il publiera en 1986 des détails au sujet des modifications au plan, y compris le nouveau calendrier de mise en application.

Le 15 mai 1985, la CCT a publié une décision relative au rapport Burton-Post intitulé *Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans la région métropolitaine de recensement de Toronto : Une évaluation préliminaire des risques*. La Commission rejetait dans sa décision la recommandation de détourner l'acheminement de marchandises dangereuses des subdivisions Galt et North Toronto de CP Rail vers la subdivision York de CN Rail. Elle s'y est toutefois dite prête à recevoir des requêtes en déplacement des voies ferrées ainsi que des mémoires sur des améliorations dont il n'avait pas été question dans le rapport.

Les programmes visant les marchandises dangereuses comportent 29 activités réparties en deux domaines, soit la réglementation et le contrôle de l'observation des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

En 1985, la Commission a fait davantage de présentations à des groupes d'intervention d'urgence, dont l'Organisation des mesures d'urgence, et elle a resserré ses liens avec eux. Elle prépare actuellement un diaporama qui donne une vue d'ensemble du travail de la Division des marchandises dangereuses et qui est destiné à servir lors de présentations et de colloques sur les interventions d'urgence organisés par le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux.

En tant que membre du groupe de travail spécial sur l'uniformisation de la terminologie de la Chemical Manufacturer's Association (Chemtrec), le CTCF a contribué largement à la réalisation d'un document intitulé *Recommended Terms for Personal Protective Equipment*, qui sera publié en 1986 et mis à la disposition de toutes les personnes s'occupant d'interventions d'urgence au Canada.

En 1985, le CTCF a apporté deux grandes modifications aux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la CCT. La première, entrée en vigueur le 1er juillet 1985, visait à éviter tout conflit entre les règlements de la CCT et les nouveaux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses. La seconde, entrée en vigueur le 15 octobre 1985, visait à inclure des critères sur les émissions (à l'intérieur du dôme des wagons-citernes de gaz de pétrole liquéfié) au-dessus desquels ces wagons seraient considérés comme ayant une fuite.

En vertu des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, la Commission a entrepris un programme suivi d'inspection des conteneurs, en coopération avec Revenu Canada, Douanes et Accise, et les autorités portuaires visées par les expéditions conteneurisées de marchandises dangereuses, afin de déterminer le degré de sécurité devant s'appliquer aux marchandises dangereuses acheminées par chemin de fer. Plusieurs centaines de conteneurs intermodaux ont été inspectés à Halifax et Saint John dans le cadre de ce programme.

Chargé de mettre en application les recommandations de l'enquête sur la gare de triage MacMillan, le CTCF a créé un nouveau groupe technique consultatif, appelé l'Équipe technique d'intervention rapide en cas d'accident ferroviaire, dont la tâche consiste à déterminer les causes des accidents ferroviaires, à y remédier, à conseiller le CTCF au sujet des problèmes techniques et à recommander des mesures de redressement. Un projet-pilote sur l'accroissement du contrôle des marchandises dangereuses a également été mis sur pied dans la région de l'Ontario.

Des responsables de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux de la CCT ont été formés et subséquemment nommés inspecteurs de marchandises dangereuses en vertu de la nouvelle *Loi sur les marchandises dangereuses* de

d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc. De nouveaux signaux d'avertissement améliorés rouges et blancs ont commencé à être installés en Colombie-Britannique et en Alberta. Il est prévu de remplacer tous les anciens signaux existant au Canada en installant progressivement ces nouveaux modèles jusqu'à l'extrémité est du pays.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

En outre, des lignes directrices ont été publiées sur l'illumination par projecteur des passages à niveau. Les agents de la Direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages.

L'année 1985 a vu la réalisation de 281 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1985, environ 4 500 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 000 cas, dont 584 accidents survenus à des passages à niveau, 285 déraillements et 99 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*

Ce type d'enquête sur les accidents est effectué par des membres du personnel du Comité, en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*. Six enquêtes ont été autorisées en 1985 (voir ci-dessous). Le rapport sur le déraillement C&O a été publié le 9 mai 1985 tandis que celui sur l'accident survenu à un croisement à Penhold a été rendu public le 30 décembre 1985. Le CTCF a approuvé le rapport sur l'accident survenu à Lashburn, qui sera bientôt publié. Les autres rapports suivront.

11 févr. Déraillement dans la subdivision n° 2 de C&O à Sarnia (Ont.);

24 févr. Déraillement au point milliaire 103,8 de la subdivision Chalk River de CP Rail à Petawawa (Ont.);

27 avril Déraillement au point milliaire 64,3 de la subdivision Blackfoot de CN à Lashburn (Sask.);

24 juill. Collision entre un train de voyageurs de VIA Rail et un camion de transport à un croisement public situé au point milliaire 82,19 de la subdivision Red Deer de CP Rail à Penhold (Alb.);

10 août Collision entre trois groupes de traction et un train en mouvement à la gare de triage Symington de CN à Winnipeg (Man.); et

31 déc. Déraillement au point milliaire 31,5 de la subdivision Belleville de CP près de Bolingbroke (Ont.).

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles par heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a prévu, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, des engagements et des subventions de 6 millions de dollars dans le budget de 1985 au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 474 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif. Des programmes ont été institués dans huit provinces. En 1985, le CTCF a financé une campagne de panneaux-réclame pour mettre en lumière les risques d'accident aux passages à niveau. Cette démarche s'inscrivait dans le cadre de l'Opération Gareautrain et a bénéficié de l'aide du CTCF sur les plans technique et des relations publiques.

Le CTCF a également mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner le problème des accidents aux passages à niveau et d'élaborer des mesures visant à en réduire le nombre. En 1985, il s'est tenu quatre réunions de ce groupe, qui est actuellement composé de représentants des sociétés ferroviaires, des cheminots, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de cinq croisements étagés en vertu du Programme des projets spéciaux de relance. De plus, le CTCF a émis des ordonnances prévoyant la construction de six autres croisements étagés, grâce à l'assistance financière de Transports Canada. En 1985, il a également publié 37 autres ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la ville a présenté une demande officielle en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada, et un comité technique, regroupant des représentants de la ville, du gouvernement provincial, des sociétés ferroviaires et de la Commission, a terminé son examen des questions. Une audience publique devrait débuter au printemps de 1986.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1985, 56 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés. De plus, 216 projets divers de signalisation ont été étudiés, réalisés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1985, le CTCF a traité 21 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des cheminots et du personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1985, le Comité consultatif s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés.

Règlements

La Commission a publié une modification au Règlement sur l'hygiène des chemins de fer, CRC c. 1168 (O-3), une modification au Règlement sur l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer, CRC c. 1173 (O-9), une autre au Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique, CRC c. 1184 (E-4), une autre au Règlement sur les radiocommunications ferroviaires et deux modifications au Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, au sujet de l'utilisation de matériaux réflecteurs et de signaux de limite de gare de triage. Elle a en outre effectué des travaux au sujet de la santé et de la sécurité professionnelles, lesquels sont décrits plus loin dans ce rapport.

En vertu du décret CP 1985-3489 du 28 novembre 1985, le pouvoir de réglementation prévu aux articles 317 et 318 de la *Loi sur les chemins de fer* est passé du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes à la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les fils passant au-dessus ou au-dessous de voies ferrées.

En ce qui concerne les règlements au sujet de l'installation et de la mise à l'essai de dispositifs de protection aux passages à niveau, CRC c. 1183 (E-6), des ordonnances émises à toutes les sociétés ferroviaires ont autorisé l'utilisation d'un nouveau panneau de croisement devant être installé après le 9 avril 1985.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le CTCF en 1985 ou sont actuellement à l'étude au Bureau du Conseil privé .

- modification au Règlement n O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, au sujet des aiguilles de voie principale;
- modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21); et
- modification aux directives de l'Annexe A au sujet des tarifs de location de matériel.

Le CTCF a approuvé les versions modifiées des règlements suivants et les modifications aux règlements existants qui avaient déjà été approuvés et renvoyés au Bureau du Conseil privé :

- modification au Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c.1 175, au sujet de la Formule Y de l'ordre de marche, exemples 3 et 4 et du signal pour sifflet;
- Règlement concernant les normes de compétence minimales des mécaniciens de locomotive, des mécaniciens de manoeuvre et de transferts, des chefs de train et des contremaîtres de gare de triage; et
- modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21).

des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF. Les décisions du CTCF résultant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice B – I.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes : Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- les normes et règlements; et
- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemins de fer. En 1985, les bureaux régionaux ont inspecté 5 182 pièces de matériel de traction au cours de 1 135 visites et 40 887 wagons en 1 390 visites.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1985, le CTCF a inspecté 585 chaudières de chauffage, 375 chaudières fixes et 1 008 réservoirs à air de trains à divers endroits au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1985, 5 150 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 58 endroits en 1985 et 25 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1985, le Comité a reçu 116 requêtes de ce genre et rendu 112 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1985 sont évalués respectivement à 181 000 dollars et à 2 086 817 dollars.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1985, 285 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.F. Walter [1] / J.A.D. Magee [2], président
J.-L. Bourret [3]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c.r. [4]
Mike Landers
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Nomination à la présidence du CTCF le 17 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.
[2] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[3] Nomination le 9 septembre 1985.
[4] Nomination le 18 mars 1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* confèrent au CTCF son pouvoir de réglementation.

Activités de réglementation

Le champ d'activité de réglementation du Comité englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire.

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en six grandes catégories : les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure; le contrôle de l'exploitation; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1985, les deux tiers des ressources humaines du CTCF.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment : du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La réglementation de la qualité du service est toutefois une activité dont l'importance relative a diminué et à laquelle ne sont désormais consacrés qu'un peu plus de 5 pour cent des ressources en personnel du CTCF.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de l'ordre de 496 millions de dollars en 1985, et en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de l'ordre de 59 millions de dollars en 1985; et de vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada Inc. par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le CTCF a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1985.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le CTCF a consacré, en 1985, 89 jours à la tenue de 22 audiences et il a rendu 29 décisions et 1 238 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte

Ce projet d'amélioration des voies , dont le coût à l'origine était estimé à 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision de la Commission. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de repésentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la CCT a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

Par suite de l'adoption, en novembre 1983, de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la CCT s'est vu assigner certaines responsabilités, dont celle de surveiller les travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du grain. Ce programme, placé sous la direction de la Division de l'Ouest, a été appliqué aux travaux d'entretien effectués en 1985.

Exploitation et tarifs

En 1985, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a effectué des enquêtes sur plusieurs plaintes portant sur des tarifs; il a aidé le personnel d'Ottawa à effectuer les vérifications requises en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*; il a mené une étude détaillée sur les tarifs inter-lignes s'appliquant aux grains dans le cadre du *Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires*; et il a fourni, selon les besoins, des renseignements sur les tarifs-marchandises à divers paliers de gouvernement, à des organismes agricoles, à des producteurs, etc.

Commission a rendu une décision le 16 janvier 1985 au sujet du Northern Manitoba Carload Centre.

En novembre 1985, des audiences publiques ont eu lieu au sujet de la requête de CN de fermer des agences et des bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Lloydminster, Grand Centre et Hinton (Alb.) et Biggar et Unity (Sask.) et de remplacer par des abris les bâtiments situés à Wainwright, Hinton, Edson, Biggar et Unity. Une décision sera rendue sous peu.

Étude sur le port de Vancouver

En juin 1985, les responsables de l'étude ont tenu des réunions auxquelles ont assisté divers expéditeurs et transporteurs pour étudier la Phase I du rapport ainsi que les recommandations. Les responsables de cette étude sont en l'occurrence la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Des progrès appréciables ont été accomplis dans la tentative d'éliminer plusieurs goulots d'étranglement possibles signalés dans le rapport au cours de l'année, et l'accès par les chemins de fer continue d'être bon. On continuera de suivre la situation pour encore une année, et l'étude de la Phase I devrait être terminée en 1987.

Étude sur l'utilisation conjointe des voies

Cette étude, entreprise en 1983 par la CCT, Transports Canada, CP Rail, CN et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan, a pour objet de trouver des moyens de permettre l'acheminement d'un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires qui relient Kamloops et Matsqui (C.-B.). Le projet de rapport final a été soumis à l'étude des responsables du projet.

Programme de remise en état des embranchements

En vertu d'une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT, la Division de l'Ouest de la Commission s'est vu confier la responsabilité des vérifications financières et des inspections techniques effectuées au titre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme, qui a été mis au point par le gouvernement fédéral, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1985. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles par heure. Au 31 mars 1985, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 597 millions de dollars.

En 1985, la Division a poursuivi les vérifications financières du travail accompli en vertu des accords de remise en état antérieurs. Les travaux courants ont fait l'objet d'inspections techniques, et on a achevé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1986-1987. On s'attend à ce que d'ici le 31 mars 1986, 1 530 milles d'embranchements aient fait l'objet de travaux dont le coût approximatif s'élèvera à 100 millions de dollars.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1984, la ville de Regina a déposé une requête en vertu de la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* au sujet de la Phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, la ville a présenté une requête portant sur la Phase II.

Le comité technique, placé sous la présidence du directeur de l'Ingénierie, Division de l'Ouest, a continué ses travaux en 1985, et il a publié en août un rapport final faisant état des questions réglées et de celles qui restaient en suspens.

En février, CN et CP Rail ont présenté une motion préliminaire demandant l'élimination de la requête au sujet de la Phase I. La CCT a rendu une décision dans laquelle elle a rejeté la motion. Par la suite, il a été demandé à la Cour fédérale de casser la décision de la Commission et de mettre fin à toutes procédures ultérieures dans ce dossier. Le 22 novembre 1985, la Cour a rejeté ces demandes en imputant les frais aux requérants. CN et CP Rail ont déposé un appel.

Une audience publique sera vraisemblablement tenue en 1986.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1985, le projet du tunnel Rogers Pass (C.-B.), dont l'objectif était de réduire la pente de CP Rail vers l'Ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été poursuivi sur une grande échelle.

Enquête sur les embranchements ferroviaires

Le 20 décembre 1984, le gouverneur en conseil a demandé à la Division de l'Ouest de la Commission de tenir des enquêtes vastes et officieuses, avec l'industrie et le public, au sujet de solutions de rechange aux embranchements ferroviaires du Canada. Cette démarche visait à trouver des moyens d'améliorer le transport ferroviaire pour assurer la mise en place, au prix le plus bas, d'un réseau de transport efficace, rentable et fiable. Il a également été demandé à la CCT de se pencher sur les normes en vigueur quant au Programme de remise en état des embranchements des Prairies et de présenter un rapport au gouverneur en conseil, par l'intermédiaire du ministre des Transports, au plus tard le 30 juin 1985. Le 21 décembre 1984, le Ministre a annoncé que le commissaire principal de la Division de l'Ouest, M. J.M. McDonough, dirigerait l'enquête.

Les responsables de l'enquête ont reçu plus de 80 mémoires et tenu 40 réunions avec les principaux intéressés au Canada et aux États-Unis et ont publié, le 28 juin 1985, le *Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires*.

Les auteurs du document ont mis en lumière la hausse spectaculaire des subventions accordées par le gouvernement fédéral aux embranchements entre 1971 et 1982 (de 37,1 millions de dollars à 322 millions de dollars). Comme il y avait, en 1982, 9 929 milles de voies d'embranchement subventionnés, cela correspondait à 32 460 dollars du mille, soit en moyenne 1 000 dollars par wagon.

Les auteurs ont constaté que le Programme de subvention aux embranchements avait favorisé le maintien de services de transport inefficaces et non rentables aux dépens du Trésor public et qu'on avait laissé pour compte les modes de transport concurrentiels.

Ils ont recommandé de sensibiliser les utilisateurs des embranchements aux coûts d'exploitation annuels de ceux-ci et d'accorder aux entreprises de camionnage, aux sociétés ferroviaires sur courtes distances et aux sociétés d'élévateurs le droit de demander le détournement des subventions. Ils ont également recommandé de faire des projets de démonstration pour mesurer la rentabilité éventuelle de modes de transport novateurs tels les chemins de fer sur courtes distances et les élévateurs hors-voies.

Les responsables de l'enquête ont aussi préconisé un examen exhaustif de l'ordonnance n° R-6313 sur le calcul des frais ferroviaires et des procédures de demandes de subventions s'appliquant aux chemins de fer. Ils ont constaté que les subventions aux embranchements étaient fondées sur un système d'attribution des coûts ne tenant pas compte des particularités de chaque endroit. En effet, on s'est servi jusqu'ici d'une méthode fondée sur les coûts des sociétés ferroviaires qui sont modifiés et attribués à l'embranchement en plus des frais précis qui sont engagés.

Les auteurs du rapport ont également fait des recommandations précises au sujet du Programme de remise en état des embranchements des Prairies et proposé que les expéditions de céréales acheminées au départ sur les voies de CP Rail dans les Prairies aient accès aux ports de Churchill (Man.) et de Prince Rupert (C.-B.) selon l'échelle tarifaire prévue dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* en utilisant les routes les plus courtes des deux lignes ferroviaires combinées

Des renseignements au sujet des audiences et décisions relatives aux embranchements et des ordonnances et décisions relatives à l'abandon d'autres voies sont fournis aux appendices A – I et A – II

Services voyageurs

Le 31 mai 1985, une démonstration a été faite, à Winnipeg, d'un prototype de «rail-car» destiné au service voyageurs dans le Nord du Manitoba. Aux termes d'essais sur les lignes de la Greater Winnipeg Water District Railway, le prototype a été transporté à Thompson (Man.) pour d'autres essais sur les voies d'Inco et de CN. Le rôle de la Commission consistera à donner des conseils sur les aspects techniques, les règlements s'appliquant aux services ferroviaires, les procédés d'exploitation, etc.

Une audience publique a eu lieu au sujet de la requête de CN en autorisation d'abandonner le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.) ainsi que les installations et aménagements fournis. Une décision sera rendue sous peu.

Fermeture d'agences et de gares

En janvier 1985, deux requêtes en autorisation de fermer des agences et des gares, touchant en tout 21 gares, étaient à l'étude. À l'issue des audiences publiques tenues en juin 1984, la

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979 par suite d'une décision du Cabinet et de la Commission de faire valoir la CCT dans l'Ouest.

La Division, dont le bureau central se trouve à Saskatoon, a facilité la communication directe entre la Commission et les particuliers, collectivités, transporteurs aériens, industries et autres organismes et groupes intéressés désireux d'obtenir des renseignements ou de présenter des requêtes ou plaintes à la Commission.

La Commission a affecté à sa Division de l'Ouest deux commissaires membres de tous les comités modaux. Ces derniers bénéficient de l'aide de spécialistes et d'employés de soutien qui travaillent au bureau central de la Division.

En 1985, la Division de l'Ouest a tenu plusieurs audiences publiques :

En mars, elle a tenu des audiences publiques à trois endroits dans l'Ouest du Canada, pour étudier une requête de CN Cargill Grain and Northern Sales en autorisation de publier des tarifs inférieurs, conformément à l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Au cours des audiences, soit le 15 mars 1985, la requête a été retirée.

En vertu du paragraphe 81(2) de la *Loi nationale sur les transports*, le ministre des Transports a chargé le commissaire J.M. McDonough de tenir une audience publique pour donner aux parties intéressées la possibilité de faire valoir leurs préoccupations et opinions au sujet des emplacements possibles d'un raccordement entre la subdivision Colonsay de CP Rail et la subdivision Watrous de CN. Le 20 novembre 1985, un rapport a été déposé auprès du Ministre.

Des audiences ont été tenues au sujet de la requête de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue d'abandonner le service de trains mixte entre Edmonton et Waterways (Alb.). Une décision est attendue sous peu.

Il y a eu des audiences publiques sur la requête de CN en vue de supprimer les agences et les immeubles de gare à divers points en Alberta et en Saskatchewan. Une décision est attendue sous peu.

Au cours de l'année, la Division de l'Ouest a émis en tout 228 décisions et 310 ordonnances au sujet de permis de services aériens nouveaux ou modifiés et de changement de direction, de transferts de services aériens commerciaux, de croisements étagés, de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau, d'abandon de voies, de construction de voies nouvelles, d'ouverture de services et de questions de tarifs et de taux.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1985

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	**47**
Requêtes totales (milles)	876	527	**1 403**
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	644	448	**1 092**
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	37	**127**
Requêtes en instance (milles)	–	9	**9**
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	**175**
Total, réseau ferroviaire permanent		**15 976,13 milles**	

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	2 153	2 021	132
Transports ferroviaires	3 365	3 191	174
Transports par véhicule à moteur	212	180	32
Autres transports	421	323	98
Recherche et analyse	1 318	1 296	22
Administration	1 729	1 808	(79)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 872	1 741	131
Comité de la politique en matière de transport international	1	67	(66)
Comité des transports par véhicule à moteur	60	24	36
Comité des transports par chemin de fer	2 628	2 483	145
Comité des transports par eau	349	182	167
Division de l'Ouest	434	385	49
Direction de la recherche	801	901	(100)
Direction de l'exploitation et des tarifs	441	323	118
Administration et soutien	2 612	2 713	(101)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	6 544	5 946	598
Transports ferroviaires	14 499	13 063	1 436
Transports par véhicule à moteur	2 208	2 126	82
Autres transports	1 694	1 497	197
Recherche et analyse	4 957	4 561	396
Administration	6 892	6 555	337
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 677	5 146	531
Comité de la politique en matière de transport international	134	55	79
Comité des transports par véhicule à moteur	136	131	5
Comité des transports par chemin de fer	12 559	11 054	1 505
Comité des transports par eau	1 310	1 229	81
Division de l'Ouest	699	1 002	(303)
Direction de la recherche	3 277	2 996	281
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 392	3 253	139
Administration et soutien	9 610	8 882	728
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1985	1984	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	161,9	150,1	11,8
Transports ferroviaires	296,3	284,3	12,0
Transports par véhicule à moteur	61,4	64,2	(2,8)
Autres transports	36,1	36,5	(0,4)
Recherche et analyse	102,0	104,6	(2,6)
Administration	186,9	188,1	(1,2)
Total	**844,6**	**827,8**	**16,8**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1985	1984	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	145,7	134,3	11,4
Comité de la politique en matière de transport international	1,7	1,3	0,4
Comité des transports par véhicule à moteur	2,4	3,0	(0,6)
Comité des transports par chemin de fer	253,7	242,5	11,2
Comité des transports par eau	29,5	30,5	(1,0)
Division de l'Ouest	20,3	19,3	1,0
Direction de la recherche	67,0	66,8	0,2
Direction de l'exploitation et des tarifs	91,3	96,6	(5,3)
Administration et soutien	233,0	233,5	(0,5)
Total	**844,6**	**827,8**	**16,8**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Activités			
Transports aériens	8 697	7 967	730
Transports ferroviaires	17 864	16 254	1 610
Transports par véhicule à moteur	2 420	2 306	114
Autres transports	2 115	1 820	295
Recherche et analyse	6 275	5 857	418
Administration	8 621	8 363	258
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

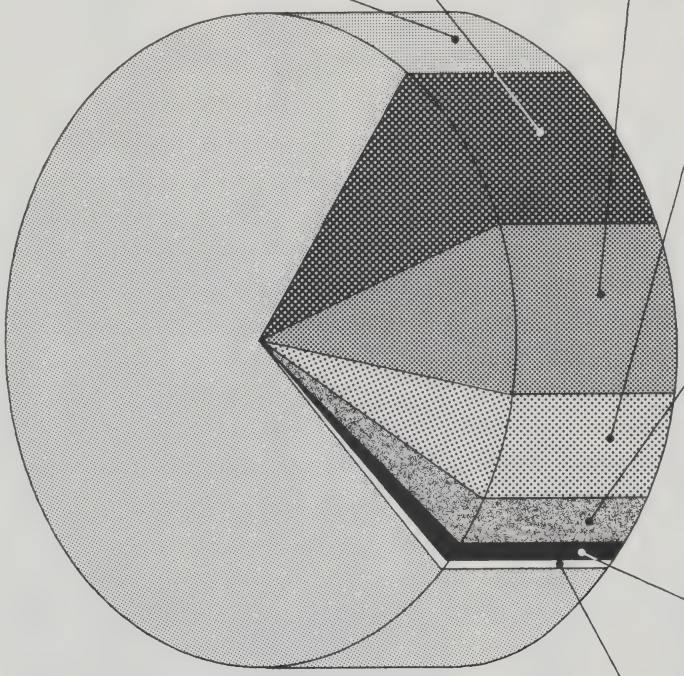
Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Composantes			
Comité des transports aériens	7 549	6 887	662
Comité de la politique en matière de transport international	129	122	7
Comité des transports par véhicule à moteur	196	155	41
Comité des transports par chemin de fer	15 187	13 537	1 650
Comité des transports par eau	1 665	1 411	254
Division de l'Ouest	1 133	1 387	(254)
Direction de la recherche	4 078	3 897	181
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 833	3 576	257
Administration et soutien	12 222	11 595	627
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Comparaisons – Subventions et contributions

	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	59 260	102 109	(42 849)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*	61 080	55 298	5 782
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	495 456	589 776	(94 320)
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 500	2 100	(600)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	15 693	14 413	1 280
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	6 502	6 789	(287)
Contributions à l'Opération Gareautrain	194	–	194
Total	**639 685**	**770 485**	**(130 800)**

Estimation des dépenses budgétaires pour 1985



Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

495 456 000 $
(589 776 000 $)
72,3 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

61 080 000 $
(55 298 000 $)
8,9 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

59 260 000 $
(102 109 000 $)
8,6 %

Administration

45 992 000 $
(42 567 000 $)
6,7 %*

* 5,4 % Traitements
1,3 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

15 693 000 $
(14 413 000 $)
2,3 %

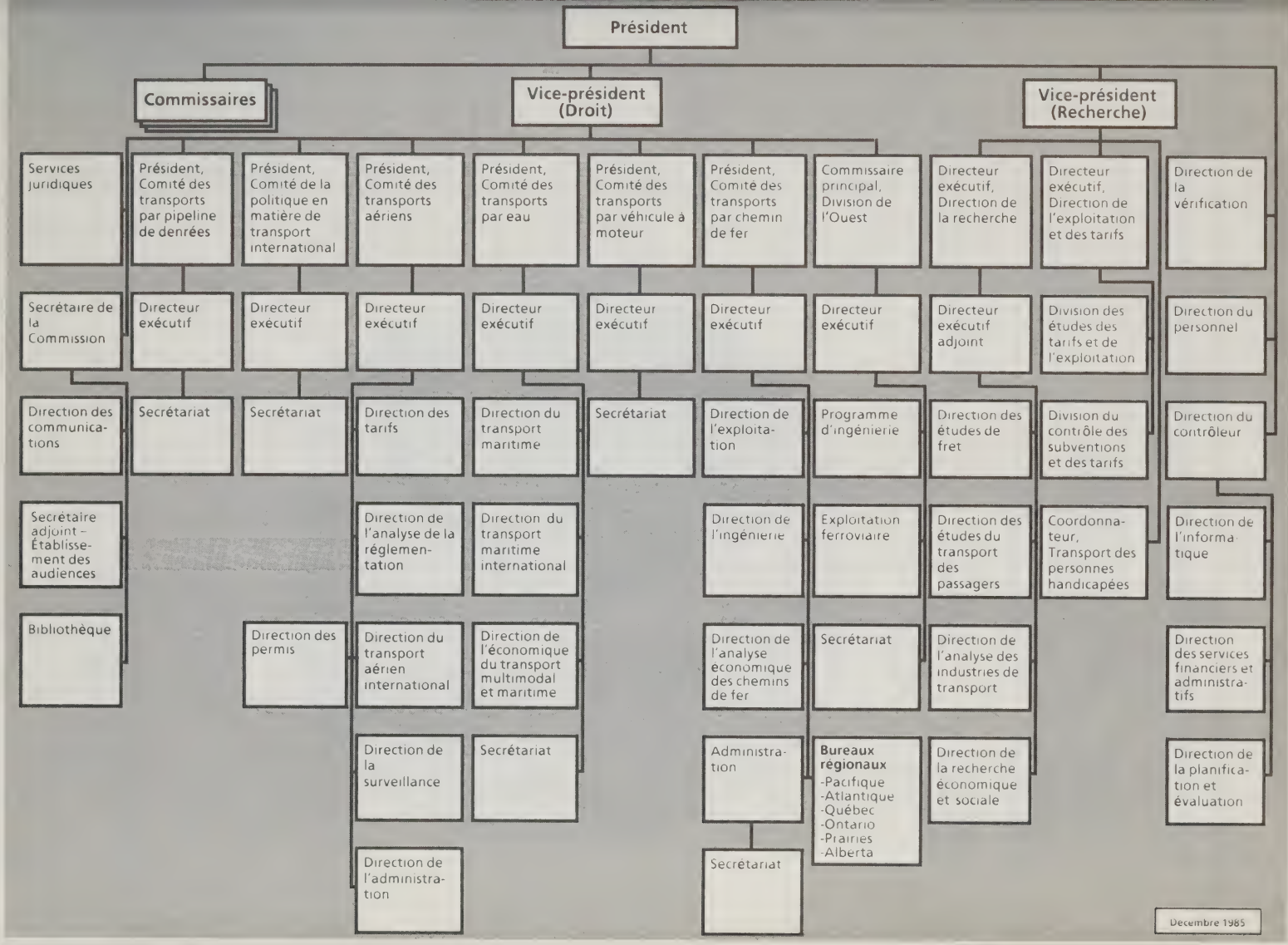
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*

6 696 000 $
(6 789 000 $)
1,0 %

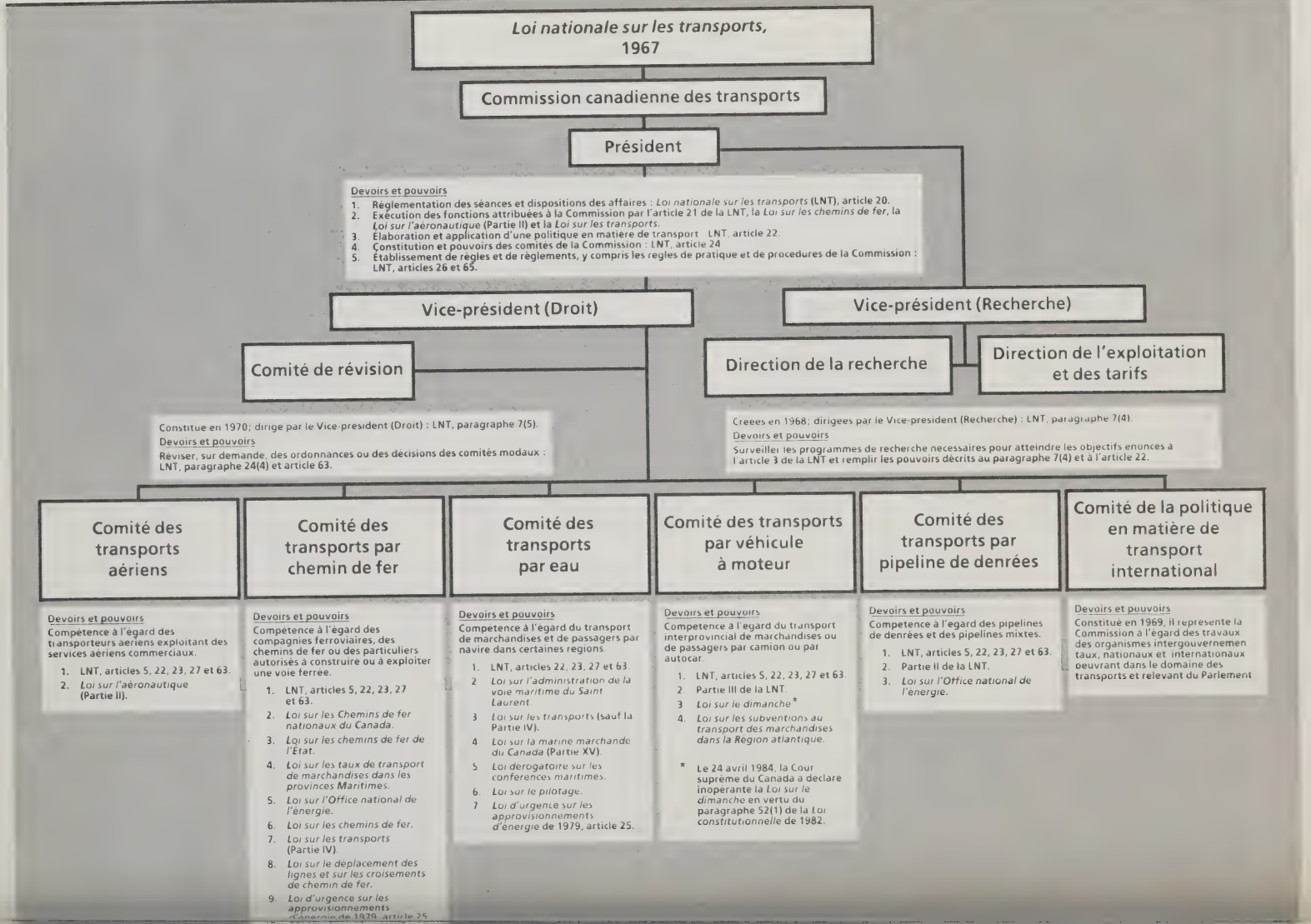
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

1 500 000 $
(2 100 000 $)
0,2 %

Remarque : Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1984. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.


Président
Commissaires
Vice-président (Droit)
Vice-président (Recherche)
Services juridiques
Président, Comité des transports par pipeline de denrées
Président, Comité de la politique en matière de transport international
Président, Comité des transports aériens
Président, Comité des transports par eau
Président, Comité des transports par véhicule à moteur
Président, Comité des transports par chemin de fer
Commissaire principal, Division de l'Ouest
Directeur exécutif, Direction de la recherche
Directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs
Direction de la vérification
Secrétaire de la Commission
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif adjoint
Division des études des tarifs et de l'exploitation
Direction du personnel
Direction des communications
Secrétariat
Secrétariat
Direction des tarifs
Direction du transport maritime
Secrétariat
Direction de l'exploitation
Programme d'ingénierie
Direction des études de fret
Division du contrôle des subventions et des tarifs
Direction du contrôleur
Secrétaire adjoint – Établissement des audiences
Direction de l'analyse de la réglementation
Direction du transport maritime international
Direction de l'ingénierie
Exploitation ferroviaire
Direction des études du transport des passagers
Coordonnateur, Transport des personnes handicapées
Direction de l'informatique
Bibliothèque
Direction des permis
Direction du transport aérien international
Direction de l'économique du transport multimodal et maritime
Direction de l'analyse économique des chemins de fer
Secrétariat
Direction de l'analyse des industries de transport
Direction des services financiers et administratifs
Direction de la surveillance
Secrétariat
Administration
Bureaux régionaux
-Pacifique
-Atlantique
-Québec
-Ontario
-Prairies
-Alberta
Direction de la recherche économique et sociale
Direction de la planification et évaluation
Direction de l'administration
Secrétariat
Decembre 1985

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél. : (604) 666-1011
Télex : 04-508523

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.E., Pièce 372
C.P. 2917
Succursale «M»
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél. : (403) 231-4811

Commission canadienne des transports
303, rue Main, Pièce 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél. : (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
20, rue Toronto, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 2B8

Tél. : (416) 973-9820

Commission canadienne des transports
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél. : (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél. : (506) 388-7040

Division de l'Ouest de la CCT

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

Tél. : (306) 975-5201
Télex : 074-2693

les conditions des permis afin de permettre aux transporteurs d'assurer des services à taux unitaires à «arrêts facultatifs» à des emplacements provisoires établis à certains endroits exploités par le secteur primaire. Le CTA a adopté et mis en oeuvre les recommandations du panel.

Accord de services régionaux, locaux et de navette

En vertu des conditions tant automatiques que facultatives de l'Accord de 1984 sur les services régionaux, locaux et de navette (SRLN) conclu entre le Canada et les États-Unis, plusieurs nouvelles liaisons ont été approuvées, dont Vancouver – Seattle, Toronto – Buffalo et Toronto – Atlantic City. Pour choisir les transporteurs canadiens autorisés à exploiter ces services en vertu de l'accord SRLN, la Commission fait un appel de requêtes et a recours à un processus de sélection. C'est la première fois que cette méthode d'appel de requêtes et de sélection est utilisée au Canada.

Surveillance

Le CTA est resté fidèle à son engagement à appliquer un programme de surveillance uniforme à l'échelle nationale en ouvrant des bureaux régionaux à Toronto, Montréal et Moncton, qui viennent s'ajouter à ceux qu'il a déjà établis à Vancouver, Edmonton et Winnipeg.

Transport par eau

Commerce maritime

En 1985, le Comité des transports par eau (CTE) a mené une étude factuelle, pour le compte du ministre des Transports, des conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. Ce rapport sera publié au début de 1986. Dans l'ensemble, le Comité a conclu que les règles sud-américaines au sujet des cargaisons réservées n'étaient pas préjudiciables aux exportations canadiennes. La participation accrue des transporteurs canadiens dépendraient de leur acceptation en tant que «lignes nationales» par les autorités de réglementation de l'Amérique du Sud.

Transport maritime dans le Nord

En avril 1985, le CTE a présenté au ministre des Transports son rapport à l'issue de l'audience publique tenue en décembre 1984 à Stony Rapids (Sask.) et Fort Chipewyan et Fort McMurray (Alb.) au sujet des services de transport par eau dans la région de l'Athabasca. Dans son enquête, qui a porté sur la saison de navigation de 1984, le CTE a cerné des domaines d'amélioration possible et il s'est penché sur la question de l'opportunité de continuer à réglementer sur le plan économique les services de transport par eau assurés dans la région.

En juin, le Comité a tenu une audience publique sur la politique et la méthode d'attribution de permis ainsi que sur le règlement connexe relatif aux services de transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les séances, qui ont eu lieu à Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine (T. N.-O) et Edmonton (Alb.), ont porté sur des questions telles les permis à long terme, le réapprovisionnement des collectivités, la capacité excédentaire et les horaires des services. Le CTE a publié son rapport en août.

Droits de pilotage

Au cours de l'année à l'étude, le CTE a mené plusieurs enquêtes sur les droits de pilotage, dont la plus importante portait sur l'Administration de pilotage des Laurentides. Le Comité a tenu dans ce cas une audience publique de 51 jours, et il publiera son rapport et ses recommandations à ce sujet au début de 1986.

Le CTCF exigera en effet un essai servant à évaluer la fiabilité du matériel de queue de train et des dispositifs connexes, et un autre dont l'objet sera de déterminer l'acceptabilité des risques résultants d'une perte éventuelle des fonctions qu'exerce actuellement une équipe de fourgon de queue, mais que ne peut accomplir le dispositif envisagé. Les résultats des essais seront rendus publics en 1986.

Campagne de sensibilisation

En août, le CTCF a fait installer dans tous les coins du pays des panneaux publicitaires visant à sensibiliser les automobilistes aux dangers qui existent aux passages à niveau.

C'est le ministre d'État aux Transports qui a dévoilé sur la colline parlementaire le panneau géant où se trouve représentée une collision évitée de justesse entre une voiture et une locomotive à un passage à niveau.

Les fonds requis pour la campagne, soit 200 000 dollars, ont été tirés de la caisse des passages à niveau de la Commission et versés à l'Opération Gareautrain, qui est un projet mixte auquel participent l'Association des chemins de fer canadiens et Transports Canada en coopération avec le Conseil canadien de la sécurité et le Comité des transports par chemin de fer.

Nouvelles croix d'avertissement

Au cours de l'année, on a installé aux passages à niveau de l'Alberta et de la Colombie-Britannique une nouvelle croix d'avertissement qui devrait aider à réduire le nombre d'accidents.

Le panneau avertisseur réfléchissant rouge et blanc, que le ministre des Transports a dévoilé à Edmonton en juillet, sera progressivement adopté partout au Canada d'ici mars 1987. En tout, plus de 31 000 panneaux seront installés.

La Commission contribuera environ 3,2 millions de dollars à l'achat et à l'installation des signaux, le reste provenant des sociétés ferroviaires.

Transport aérien

Assouplissement de la réglementation

Dans la foulée des initiatives que le gouvernement fédéral et le Comité des transports aériens (CTA) ont prises en 1984 et poursuivies en 1985, la Commission s'est employée cette année à assouplir encore plus la réglementation des transports aériens dans le Sud du Canada.

Elle a par exemple rendu plusieurs décisions favorables au sujet de requêtes présentées par des transporteurs à horaire fixe en vue d'élargir leur réseau dans le Sud du pays de manière à pouvoir faire directement concurrence avec des transporteurs établis sur des routes reconnues. Plusieurs transporteurs ont été par ailleurs autorisés à fusionner leurs permis de services à taux unitaires, ce qui les a libérés des restrictions antérieures au sujet de l'exploitation de services directs entre des points qui figuraient auparavant à des permis distincts.

De plus, la Commission a dispensé les entreprises demandant à exploiter des services d'affrètement dans le Sud du Canada de l'obligation de prouver la commodité et la nécessité du public; cela a considérablement accéléré le processus de délivrance des permis et donné aux nouveaux transporteurs par affrètement de nouvelles possibilités de pénétrer ce marché et aux transporteurs par affrètement existants l'occasion d'élargir leur gamme de services

Services dans le Nord

Les conclusions d'une importante audience pancanadienne que le CTA a tenue en 1984 ont été résumées dans le rapport final intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* À la demande du ministre des Transports, le Comité a convenu de retarder la mise en oeuvre des recommandations incluses dans le rapport, relatives à des modifications de fond aux règlements sur le transport aérien dans le Nord, jusqu'à ce que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes publie son rapport sur la politique et les programmes de transport fédéraux visant le Nord et les régions isolées et éloignées. Entre-temps, le CTA a convenu avec le Ministre de suivre de plus près l'exploitation des services aériens dans les régions septentrionales et éloignées.

Qualité des services aériens

En mars, le Comité a tenu une audience sur la qualité des services aériens assurés dans la zone côtière de la Colombie-Britannique. Dans son rapport, le panel de l'audience a cerné divers problèmes et questions expliquant l'inefficacité des services assurés par les transporteurs et il a recommandé des mesures pour remédier à la situation. Il a notamment proposé de modifier

Commission; elle sera plutôt le reflet du rôle réduit que jouera ce nouvel organisme à la suite de la réduction de la réglementation économique.

POINTS SAILLANTS DE 1985

Transport par chemin de fer

Embranchements

En 1985, le gouverneur en conseil a demandé à la Division de l'Ouest de la Commission d'examiner différentes solutions de rechange aux embranchements au Canada. L'enquête avait pour objet de trouver des façons d'améliorer l'efficacité, le rendement et la fiabilité du réseau ferroviaire, au coût le plus faible.

La Division, qui a publié son rapport en juin après avoir reçu plus de 80 mémoires de l'industrie et du public, a conclu que le montant des subventions aux embranchements était passé de 37,1 millions à 322 millions de dollars entre 1971 et 1982 et que le programme de subventions n'avait pas tenu compte de la concurrence exercée par les autres modes de transport.

La Division a par ailleurs recommandé dans son rapport que les entreprises de camionnage, les sociétés ferroviaires sur courtes distances et les sociétés d'élévateurs soient autorisées à demander le détournement des subventions. Elle a aussi recommandé un examen exhaustif de l'attribution des coûts des sociétés ferroviaires.

Réformes réglementaires

À l'issue d'une audience publique sur le trafic ferroviaire intérieur et le trafic d'import-export passant par les ports canadiens, la Commission a publié en juin un rapport dans lequel elle recommandait plusieurs réformes réglementaires.

Ce document, qui faisait suite au rapport de décembre 1984 sur les incidences au Canada de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis dans le domaine du trafic transfrontalier, a été publié à l'issue d'une audience publique dont les séances ont eu lieu à Montréal, Halifax, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver et Hull en avril et mai 1985.

Dans ce rapport, qui avait été demandé par le ministre des Transports, la Commission a recommandé que les expéditeurs canadiens puissent conclure avec les sociétés ferroviaires des contrats confidentiels sur la prestation de services de transport et que les expéditeurs et les chemins de fer soient autorisés à limiter la responsabilité sans l'approbation de la Commission. Elle a également proposé que les sociétés ferroviaires continuent d'assumer leurs obligations de transporteurs publics et que ces sociétés et les expéditeurs puissent continuer de participer à la méthode des taux convenus.

Sécurité ferroviaire

En octobre, la CCT a constitué un groupe d'experts composé de représentants du gouvernement, de groupes d'intérêt public et de l'industrie et chargé de réagir immédiatement pour déterminer les causes des accidents ferroviaires graves mettant en cause des marchandises dangereuses.

L'équipe de sept personnes, appelée l'Équipe technique d'intervention rapide en cas d'accident ferroviaire, sera en mesure d'entreprendre sur demande une enquête dans les heures qui suivent un accident ferroviaire. Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) aura donc immédiatement accès à des conseils venant de spécialistes de différents domaines; il pourra ainsi intervenir plus rapidement pour cerner les causes des accidents et y parer, et cela permettra en définitive d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Trains sans fourgon de queue

En septembre, le CTCF a autorisé les deux principales sociétés ferroviaires du Canada, sous certaines réserves, à évaluer le rendement et la fiabilité d'un dispositif de queue de train qui, selon les chemins de fer, peut accomplir en toute sécurité plusieurs des fonctions de contrôle qu'exerce une équipe de fourgon de queue.

Dans sa décision, le Comité a toutefois précisé que les essais ne devraient se faire qu'en présence d'une équipe de fourgon de queue afin d'éviter tout risque inutile avant de connaître le rendement réel du dispositif électromécanique en question.

Le CTCF a fait remarquer que la présence d'une équipe dans le fourgon de queue permettrait de déterminer les fonctions de sécurité que le dispositif, semble-t-il, ne peut accomplir en situation d'urgence et en régime de fonctionnement normal. Le Comité a donc conclu à la nécessité d'effectuer deux types d'essais.

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports (CCT) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

Sa principale attribution, en vertu de la LNT, est «de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées».

La Commission, qui est située dans la Région de la capitale nationale, a remplacé et absorbé la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. De plus, la Division de l'Ouest de la CCT a été établie à Saskatoon, en 1979.

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la CCT concernant une demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche tandis que l'autre s'occupe de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1985, les comités de la CCT ont rendu 1 135 décisions et délivré 3 043 ordonnances; ils ont tenu 35 audiences en un nombre record de 188 séances.

Politique des transports

Le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, a publié en juillet dernier un énoncé de principe exposant les révisions en profondeur des politiques régissant les transports au Canada. L'énoncé intitulé *Aller sans entraves – un guide pour la réforme des transports* fait l'apologie d'une plus grande concurrence dans l'entreprise, d'une réduction du fardeau de la réglementation économique et d'une prépondérance accrue des forces du marché. Ce document aura sur la Commission canadienne des transports une incidence dramatique.

Le ministre des Transports a déclaré en dévoilant les modifications proposées que le Canada ne peut, sans une réforme de la réglementation économique, assurer la reprise et la croissance économiques lui permettant de soutenir la concurrence internationale. «Le développement du Canada d'ici la fin des années 80 reposera, en grande partie, sur un système de transport productif et plus efficient», a-t-il dit.

Le rôle que joue actuellement la Commission canadienne des transports sera donc modifié. Le gouvernement fédéral est d'avis que les modifications apportées à l'administration de la réglementation et la résolution de réduire l'ingérence du gouvernement dans le marché exigent la création d'un nouvel organisme de réglementation qui succédera à la CCT.

Selon le ministre des Transports, la structure organisationnelle du nouvel organisme national des transports ne ressemblera pas à celle de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 17

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 33

Comité des transports par eau 41

Comité des transports par véhicule à moteur 47

Comité de la politique en matière de transport international 49

Comité des transports par pipeline de denrées 51

Comité de révision 53

Direction de la recherche 55

Direction de l'exploitation et des tarifs 59

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 65

Appendices 77

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1985

Président : L'honorable Jean Marchand, C. P.[1]

Vice-président (Droit) : J.David Thompson, c. r.

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé

Commissaires :

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.[2]
Mike Landers
Paul Langlois
J.A.D. Magee[3]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.F. Walter[4] J.A.D. Magee[3]
Révision	J.David Thompson, c. r.
Transports par eau	Anne-Marie Trahan, c. r.

[1] Démission le 31 juillet 1985.
[2] Nomination le 11 mars 1985.
[3] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[4] Nomination à la présidence du CTCF le 17 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.

Emplacement

Édifice Jules-Léger
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél. : (819) 997-6567
Télex : 053-4254

Commission canadienne des transports
Bureau du Vice-président

Canadian Transport Commission
Office of the Vice-President

L'honorable Don Mazankowski, C. P.
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-neuvième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le vice-président (Droit) de la
Commission canadienne des transports,

J.David Thompson, c. r.

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

Le dix-neuvième rapport annuel 1985 de la Commission canadienne des transports a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de traitement des mots

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986
N° de catalogue TT1-1985
ISBN 0-662-54320-3

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le dix-neuvième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1985

Canada

Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Twentieth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1986

Canada

The Twentieth Annual Report 1986 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Office Automation Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1987
Catalogue No. TT1-1986
ISBN 0-662-54864-7

Printed in Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Bureau du Président | Office of the President

The Honourable John C. Crosbie
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the twentieth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1986.

Sincerely,



Erik Nielsen

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1986

Acting President and Vice-President (Law): J.David Thompson, Q.C.

Vice-President (Research): Yves Dubé[1]

Commissioners:

M.D. Armstrong[2]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.F. Walter
Review	J. David Thompson, Q.C.
Water Transport	R.J. Orange[4] Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Term expired August 4, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.
[4] Appointed WTC Chairman June 27, 1986.

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 17

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 33

Water Transport Committee 39

Motor Vehicle Transport Committee 45

International Transport Policy Committee 47

Commodity Pipeline Transport Committee 49

Review Committee 51

Research Branch 53

Traffic and Tariffs Branch 57

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 63

Appendices 73

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC) was created with the passage of the *National Transportation Act* (NTA) on Sept. 19, 1967.

The former Board of Transport Commissioners for Canada (Rail), the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission were succeeded and absorbed, and the NTA placed the regulatory agencies under one umbrella -- the Canadian Transport Commission.

The intent of the NTA in placing the transportation agencies under a single roof was quite simply one of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines".

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The other two committees deal respectively with review and appeals, and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1986, CTC committees issued 935 decisions and 1 887 orders; they held 15 hearings over 90 sitting days.

Transportation Policy

In the past year, the federal government introduced Bill C-18, a new *National Transportation Act* (NTA). The Bill will implement the proposals contained in the *Freedom to Move* position paper issued in the summer of 1985.

The legislation will create a new National Transportation Agency to replace the existing Commission. Although the Bill retains some sections of the 1967 NTA, it does introduce confidential contracts for rail shippers; increased intramodal competition; reduced regulation governing the commercial airline sector; rate arbitration for shippers and carriers; and protection of the unique nature of northern air and marine transportation.

In the process of developing the legislation, a number of Commission staff were seconded to the Office of Economic Regulatory Reform in the Office of the Minister of Transport. In addition, a Transition Team was established to plan the transition from the Commission to the new Agency.

HIGHLIGHTS OF 1986

Rail Transportation

Safety

There was a large number of major railway accidents in the first quarter of 1986. The worst accident was a collision between a VIA Rail passenger train and a CN freight train February 8 at Hinton, Alberta. Twenty-three people were killed. The Minister of Transport ordered an independent inquiry and appointed Mr. Justice René Paul Foisy to conduct the investigation.

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) conducted a public inquiry into the February 18 collision at Bernières, Quebec between another VIA Rail passenger train and a CN freight train. Although there was no loss of life, 42 of the 191 passengers and crew were injured -- some of them seriously. The public hearing began just six days after the accident occurred. The report was released October 23 and follow-up action on the many recommendations is now underway.

There were also several other derailments of a serious nature during the first quarter and the RTC conducted investigations under section 226 of the *Railway Act*.

At the request of the Minister of Transport, the RTC carried out an examination of all railway derailments and collisions since 1984. The study found that despite the rash of major accidents in the first quarter of the year, rail safety had improved in recent years. The report indicated that there was no reason, on the basis of the past record, to expect the number of accidents that did occur.

Cabooseless Trains

Following a September 1985 decision, the RTC began testing the performance and reliability of end-of-train devices, which the railways claim can safely perform a number of monitoring functions of the crew of a caboose. The RTC also undertook a field survey of activities presently carried out by the caboose crew.

This testing continued through most of 1986 and reports have been released. In October, the RTC resumed its public hearing in Hull, Quebec on the applications from CN and CP Rail to operate without cabooses. It continued in December at Moose Jaw and Montréal. Other sittings will occur in Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver and Winnipeg in the new year.

Health and Safety

The RTC has extended its work on the occupational safety and health of railway employees in anticipation of new regulations under Part IV of the *Canada Labour Code*, which is tentatively scheduled to come into effect March 31, 1987. At present, railway employees engaged in the running and operation of trains are protected by regulations issued under the *Railway Act* and administered by the RTC, while non-operational employees such as a VIA Rail porter are covered by regulations issued by Labour Canada under the *Canada Labour Code*. As of this spring, however, the RTC will be responsible for the administration of both groups under Part IV of the *Canada Labour Code*.

Economics

Each year, the RTC is required to determine freight rates for the movement of Prairie grain to Thunder Bay, Vancouver, Prince Rupert and Churchill. The *Western Grain Transportation Act* (WGTA) places this obligation on the RTC. It also requires the RTC to determine the shares of the freight rates to be met by shippers and by the federal government. Every four years, the RTC is required to carry out a comprehensive costing review for this movement. The first costing review under the WGTA was completed in March.

In addition, the RTC has to verify charges levied by CN and CP Rail on VIA Rail in support of its passenger services. In late 1986, the RTC decided to conduct an in-depth study into the appropriateness of methodologies applied to determine the charges. The study will not be completed until late 1987.

Quality of Service

The RTC last year accelerated its program for examining branch line abandonments. As a result, uneconomic lines which are required to be operated in the public interest are retained and lines for which there is very little traffic can be abandoned in a more expeditious manner. The RTC accelerated the examination process thus reducing expense to the federal government, shippers and railways.

Air Transportation

The Disabled

The rights of the physically disabled and obese were greatly enhanced by the Commission's Air Transport Committee (ATC) during the year.

In November, the ATC struck down an Air Canada tariff which allowed the carrier to disregard a physically disabled person's determination of his or her self-reliance. In its landmark decision, the ATC found that the tariff subjected disabled persons to an "unreasonable disadvantage". Ruth Adelia of Regina had complained to the ATC in November 1985, that

she was denied boarding on an Air Canada flight because the carrier felt she was unable to look after herself, although she had flown in the past.

As such, the ATC ordered Air Canada to substitute its tariff with one that requires the carrier "to accept a disabled person's determination as to self-reliance".

In December, a special panel of the ATC recommended that Air Carrier Regulations be amended to eliminate discrimination against the disabled and obese. The panel found that air carriers are being discriminatory when they require payment for an attendant accompanying a disabled person or charge an obese passenger for more than one seat.

The panel concluded that there was no evidence to support the contention of air carriers that extraordinary costs would result in implementing a special air fare policy for the disabled and obese. The panel felt that such a policy would not be abused if a proper administrative framework were in place.

Compassionate Travel

In April, the ATC granted air carriers authority to offer their lowest fare available to people who must travel for compassionate reasons. In the past, carriers would have to seek waivers from the ATC when the low fares were offered to people whose travel was of an urgent nature related to injury, illness and bereavement because the fares would be without restrictions such as advance purchase or minimum stay periods usually associated with the cheaper fares.

All scheduled and charter carriers, both domestic and international, are now able to offer such fares.

Route Protection

Following amendments to the Air Carrier Regulations (ACRs) in November, all Class 4 charter air carriers are now exempt from complying with route protection conditions as set out in their licences for points in Southern Canada on routes of Class 1 and 2 carriers.

The exemption applies to all points with the exception of a few protected points listed in Schedule XV, Subsection 20 (6) of the ACRs.

Pricing Flexibility

In September, the ATC gave scheduled carriers more pricing flexibility by allowing them to file most tariff changes on one day's notice with the exception of economy fare increases and changes to the conditions of carriage, which still require 14 days notice.

For charter services, the ATC released helicopter operators from the requirement of being bound by their charter tariffs when bidding in response to general calls for tender. The committee has also proposed that fixed-wing charter carriers be given the same measure of pricing flexibility.

Advance Booking Charters (ABCs)

Amendments to the Air Carrier Regulations (ACRs) during the year allowed for the sale to the public of up to one-third the seating capacity of any size aircraft engaged in an Advance Booking Charter (domestic). In the past, this "topping-off" was only allowed on large aircraft.

Water Transportation

Shipping Trades

At the request of the Minister of Transport, the Water Transport Committee (WTC) and the Research Branch completed the second phase of a two-part study on Canada-South America shipping trades.

Part one, which dealt mainly with factual aspects and focussed on the South American end, was completed in 1985. The second part, which was directed towards determining the views of interested parties in Canada on a range of potential options open to the federal government to deal with problems related to Canada-South America trades, was given to the Minister in October 1986.

The reaction of Canadian industry in general was to favour one or the other of two less interventionist options, and to reject the use of potential coercive measures.

Northern Shipping

A number of developments took place during the year which have had adverse effects on traffic levels and financial results of water carriers

operating in the Lake Athabasca system, the Mackenzie River and the Canadian Western Arctic.

In view of the concern expressed about the continued availability of northern marine resupply services, and in keeping with the WTC's policy of closely monitoring the situation, the committee commissioned economic and financial reviews of the 1986 operating results, including assessments of the prospects for 1987.

An economic review of the Athabasca system was completed during the year. A similar review of the Mackenzie River and Canadian Western Arctic will be completed in January 1987.

Pilotage Charges

Three investigations into pilotage charges, which began in 1985, were completed by the WTC early in the year.

The cases involved the Great Lakes Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority and the Atlantic Pilotage Authority. Decisions were issued February 28, April 4 and March 7, respectively.

These investigations also enabled the WTC to provide an independent overview of economic issues related to marine pilotage in Eastern Canada. An overall synthesis report on the subject was prepared and forwarded to the Minister.

CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-0012

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-292-4811

Canadian Transport Commission
433 Main St., Suite 700
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
20 Toronto St., Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 2B8

Tel.: 416-973-9820

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Que.
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-857-7040

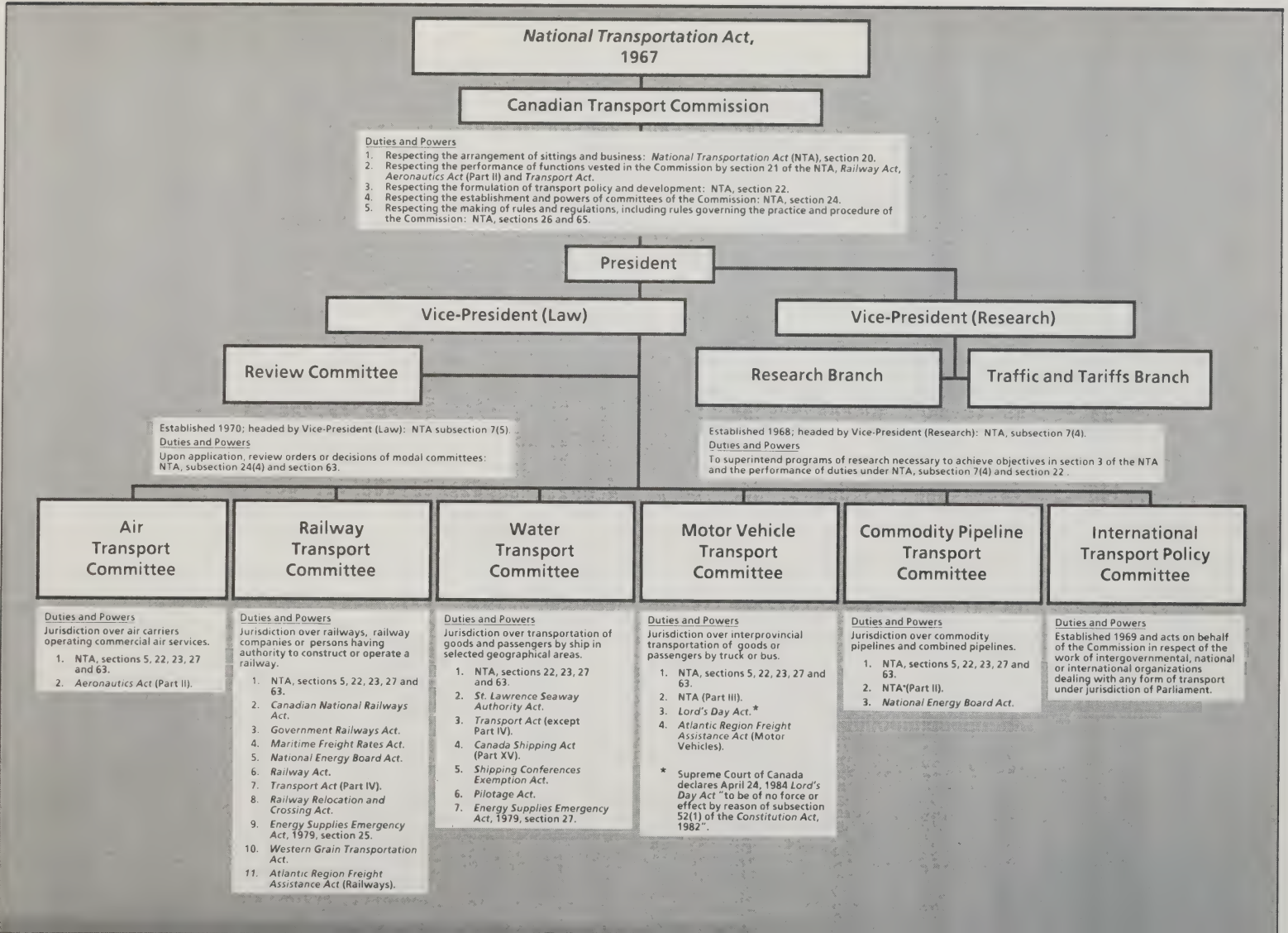
CTC Western Division

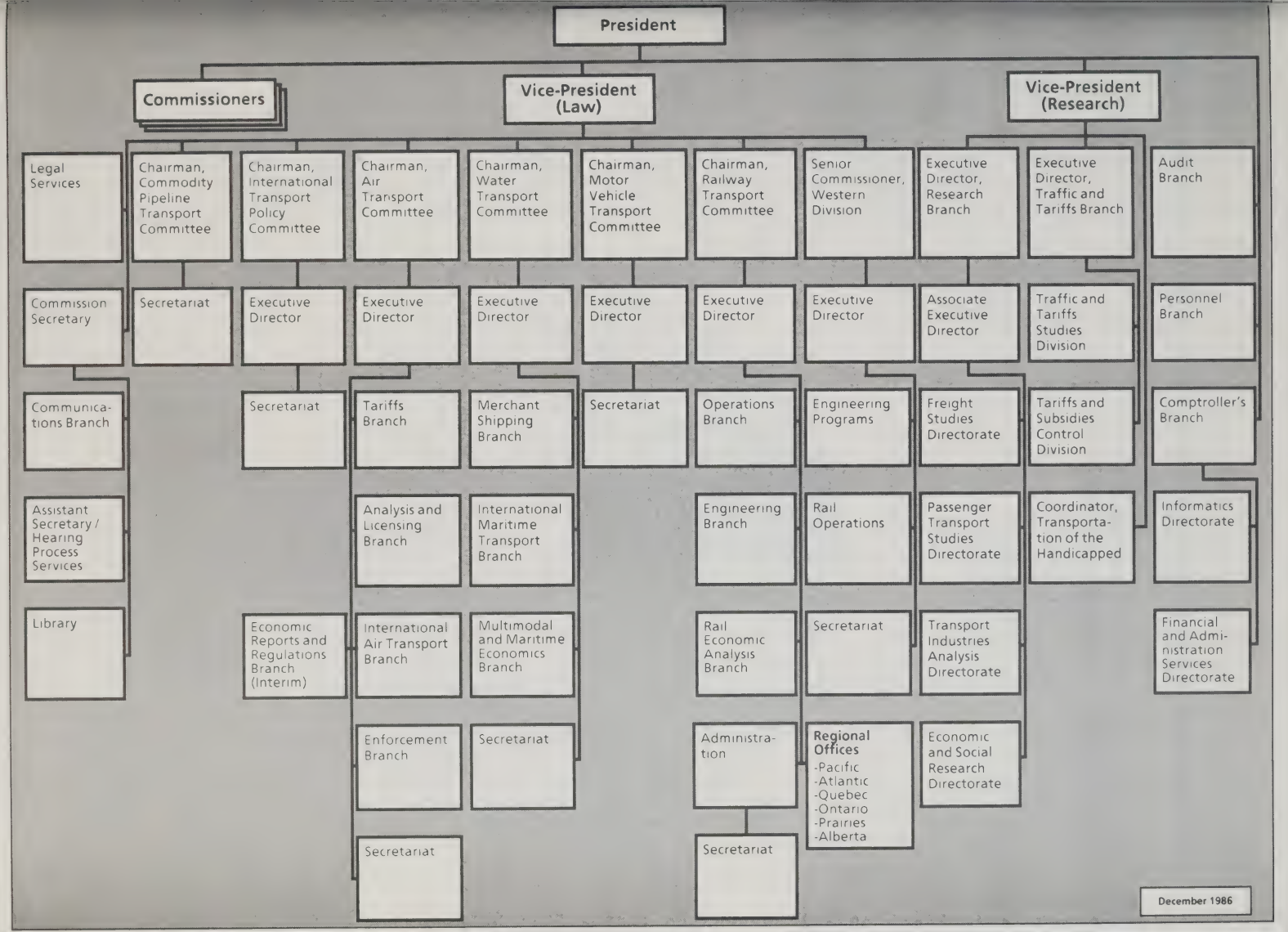
Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

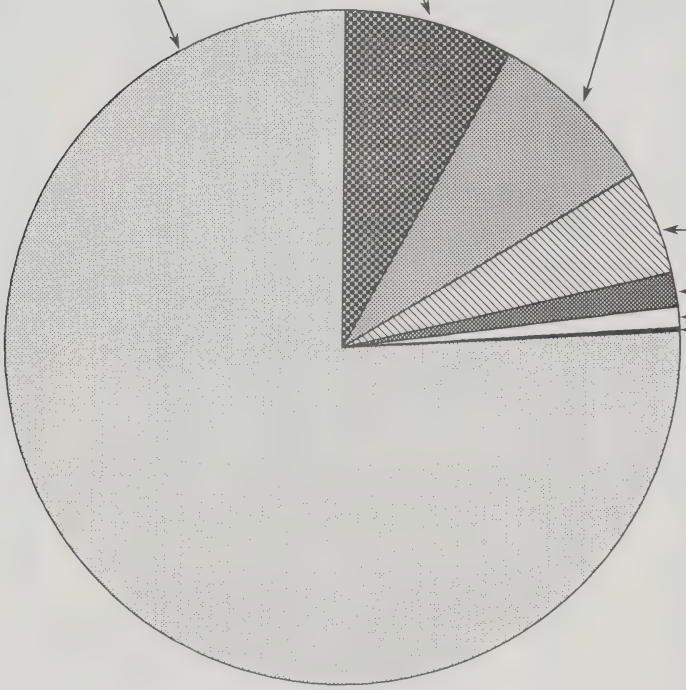
Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission




President
Commissioners
Vice-President (Law)
Vice-President (Research)
Legal Services
Chairman, Commodity Pipeline Transport Committee
Chairman, International Transport Policy Committee
Chairman, Air Transport Committee
Chairman, Water Transport Committee
Chairman, Motor Vehicle Transport Committee
Chairman, Railway Transport Committee
Senior Commissioner, Western Division
Executive Director, Research Branch
Executive Director, Traffic and Tariffs Branch
Audit Branch
Commission Secretary
Secretariat
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Executive Director
Associate Executive Director
Traffic and Tariffs Studies Division
Personnel Branch
Communications Branch
Secretariat
Tariffs Branch
Merchant Shipping Branch
Secretariat
Operations Branch
Engineering Programs
Freight Studies Directorate
Tariffs and Subsidies Control Division
Comptroller's Branch
Assistant Secretary / Hearing Process Services
Analysis and Licensing Branch
International Maritime Transport Branch
Engineering Branch
Rail Operations
Passenger Transport Studies Directorate
Coordinator, Transportation of the Handicapped
Informatics Directorate
Library
Economic Reports and Regulations Branch (Interim)
International Air Transport Branch
Multimodal and Maritime Economics Branch
Rail Economic Analysis Branch
Secretariat
Transport Industries Analysis Directorate
Financial and Administration Services Directorate
Enforcement Branch
Secretariat
Administration
Regional Offices
-Pacific
-Atlantic
-Quebec
-Ontario
-Prairies
-Alberta
Economic and Social Research Directorate
Secretariat
Secretariat
December 1986

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1986



Statutory payments under the *Western Grain Transportation Act*

$671 869 000
($495 456 000)
76.0%

Statutory payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*

$71 740 000
($61 080 000)
8.0%

Statutory payments under the *Railway Act*

$72 874 000
($59 260 000)
8.3%

Administration

$42 965 000
($46 110 000)
5.0%*

* 4% Salaries and wages
1% Other

Payments under the *Maritime Freight Rates Act*

$13 564 000
($15 693 000)
1.6%

Payments under the *Railway Relocation and Crossing Act*

$8 859 000
($6 696 000)
1.0%

Operating subsidies paid to regional air carriers

$1 200 000
($1 500 000)
0.1%

Note: Figures for 1985 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	72 874	59 260	13 614
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	71 740	61 080	10 660
Statutory Payments Under the *Western Grain Transportation Act*	671 869	495 456	176 413
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1 200	1 500	(300)
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	13 564	15 693	(2 129)
Payments Under the *Railway Relocation and Crossing Act*	8 859	6 502	2 357
Contributions to Operation Lifesaver	–	194	(194)
Total	**840 106**	**639 685**	**200 421**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

Activity	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	7 333	8 704	(1 371)
Rail Transport	18 515	17 946	569
Motor Vehicle Transport	2 411	2 420	(9)
Other Transport	1 879	2 115	(236)
Research and Analysis	5 546	6 275	(729)
Administration	7 281	8 650	(1 369)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

Organizational Unit	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	6 335	7 549	(1 214)
International Transport Policy Committee	33	129	(96)
Motor Vehicle Transport Committee	154	196	(42)
Railway Transport Committee	16 087	15 187	900
Water Transport Committee	1 558	1 665	(107)
Western Division	1 125	1 251	(126)
Research Branch	3 567	4 078	(511)
Traffic and Tariffs Branch	3 813	3 833	(20)
Administration and Support Services	10 293	12 222	(1 929)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1986	1985	Increase (Decrease)
Air Transport	135.1	161.8	(26.7)
Rail Transport	288.1	295.4	(7.3)
Motor Vehicle Transport	57.1	61.4	(4.3)
Other Transport	33.0	36.1	(3.1)
Research and Analysis	82.9	102.0	(19.1)
Administration	155.2	186.7	(31.5)
Total	**751.4**	**843.4**	**(92.0)**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1986	1985	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	120.7	145.7	(25.0)
International Transport Policy Committee	1.8	1.7	0.1
Motor Vehicle Transport Committee	1.3	2.4	(1.1)
Railway Transport Committee	250.0	253.7	(3.7)
Water Transport Committee	26.9	29.5	(2.6)
Western Division	17.8	19.1	(1.3)
Research Branch	52.1	67.0	(14.9)
Traffic and Tariffs Branch	84.6	91.3	(6.7)
Administration and Support Services	196.2	233.0	(36.8)
Total	**751.4**	**843.4**	**(92.0)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

Activity	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	6 059	6 551	(492)
Rail Transport	15 354	14 581	773
Motor Vehicle Transport	2 265	2 208	57
Other Transport	1 562	1 694	(132)
Research and Analysis	4 784	4 957	(173)
Administration	6 158	6 921	(763)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5 232	5 677	(445)
International Transport Policy Committee	31	134	(103)
Motor Vehicle Transport Committee	148	136	12
Railway Transport Committee	13 415	12 559	856
Water Transport Committee	1 287	1 310	(23)
Western Division	804	817	(13)
Research Branch	3 121	3 277	(156)
Traffic and Tariffs Branch	3 486	3 392	94
Administration and Support Services	8 658	9 610	(952)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

Activity	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	1 274	2 153	(879)
Rail Transport	3 161	3 365	(204)
Motor Vehicle Transport	146	212	(66)
Other Transport	317	421	(104)
Research and Analysis	762	1 318	(556)
Administration	1 123	1 729	(606)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	1 103	1 872	(769)
International Transport Policy Committee	2	1	1
Motor Vehicle Transport Committee	6	60	(54)
Railway Transport Committee	2 672	2 628	44
Water Transport Committee	271	349	(78)
Western Division	321	434	(113)
Research Branch	446	801	(355)
Traffic and Tariffs Branch	327	441	(114)
Administration and Support Services	1 635	2 612	(977)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a decision of Cabinet that the Commission should have a more visible presence in Western Canada.

The Western Division, which has its headquarters in Saskatoon, has brought the Commission closer to Canadians living in Western Canada. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, grain companies, cities, towns and communities and all the individual users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Two commissioners, who are members of all committees, along with a small group of professionals and support staff, are located at the Commission's Saskatoon office.

Rail

In 1986, two public hearings were held by the Western Division in the matter of a reconsideration of applications to abandon railway branch lines. These were:

- CN Porter Subdivision - a public hearing was held Aug. 19, 1986, at Cando, Sask. to reconsider CN's application to abandon the 18.0 miles of trackage between Oban and Cando, Sask.; and

- CN Corning Subdivision - a public hearing was held Aug. 21, 1986, at Corning, Sask. to reconsider CN's application to abandon the 14.4 miles of trackage between Peebles and Corning, Sask.

As a result of these two hearings, CN has been ordered to continue operations on the Porter and Corning Subdivisions. In addition, two local committees chaired by the Director, Rail Operations, have been established to examine alternative options for moving grain from elevators on the Porter and Corning Subdivisions. Represented on the committees are the local Rail Line Retention Committees, the grain companies, the Government of Saskatchewan, and CN.

Other prairie branch line activities included the following:

- Completion of a connection between the CP Rail Kerrobert Subdivision and the CN Dodsland Subdivision near Dodsland, Sask., transfer of Dodsland - Smiley section to CP Rail, and abandonment of 51.2 miles of former CN Dodsland Subdivision, Dodsland to Biggar, Sask. This is in accordance with Order No. WDR-00618 of Dec. 31, 1981;

- Abandonment of 10.7 miles on the CN Demay Subdivision, 52.6 miles on the CN Brazeau Subdivision, and 20.16 miles on the CN Lac La Biche Subdivision occurred during the year in accordance with Order Nos. WDR 1986-00212, WDR 1986-00214 and WDR 1986-00213, respectively. Also, 20.74 miles on the CN Amiens Subdivision and 9.0 miles on the CN Oakland Subdivision were abandoned in accordance with Order Nos. WDR 1984-00190 and WDR 1986-00105, respectively; and

- Removal of 27.2 miles of the CP Rail Lac du Bonnet Subdivision and 1.7 miles on the CN Cudworth Subdivision from the basic rail network took place in 1986 in accordance with amendments to Prohibition Order No.3 dated Oct. 29, 1986, and Prohibition Order No.18, dated July 9, 1986, respectively.

During 1986, the Western Division issued a total of 323 orders and 233 decisions related to passenger-train service matters, new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air service, rail grade

crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

Railway Branch Line Applications 1980 - 1986

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	20	**51**
Total Applications (miles)	959	527	**1 486**
Operations Ordered Abandoned (miles)	727	448	**1 175**
Operations Ordered Retained (miles)	90	37	**127**
Applications Pending (miles)	–	9	**9**
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	**175**
Total Basic Network		**15 947.23 miles**	

Regina Rail Relocation

In 1984, the City of Regina filed an application with the Commission under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, an application covering Phase II was filed.

CN and CP Rail sought judicial review in the Federal Court, Trial Division, of the Commission's actions in accepting the Phase I application. This application was dismissed in November 1985. An appeal was heard by the Federal Court of Appeal in June 1986, and was also dismissed. A further application to the Supreme Court of Canada was dismissed on Dec. 18, 1986.

CN and CP Rail also sought the right to appeal to the Federal Court of Appeal from a decision of the Commission which held that the Phase I application was not legally defective. The Federal Court of Appeal dismissed the railway's motions for leave to appeal in February 1986.

An evaluation of the Phase II application is underway. A public hearing on the Phase I application convened in Regina, Sask. on Nov. 3, 1986.

Options to Branch Line Use

The Western Division is actively engaged in implementing, monitoring and evaluating innovative options to normal branch line operations in Canada.

An inquiry under Commissioner J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division was established in late 1984 to examine alternative innovative options for rail branch lines in Canada. Commissioners R.J. Orange and D.H. Chapman were also on this inquiry. The Report of the Inquiry issued in June 1985 proposed demonstration projects, such as short-line railway and off-track elevators be launched to test the potential alternatives to traditional branch lines.

One of these options was an off-track elevator project in the Interlake area of Manitoba. From Aug. 1, 1986, grain will no longer be shipped by rail from elevators at Fisher Branch and Broad Valley, Man. Grain will be moved by commercial truck to Arborg, Man. to a transfer elevator where it will be loaded into bulk hopper cars for movement onward to Thunder Bay. The official opening of this project took place in Fisher Branch on Sept. 12, 1986. An implementation and evaluation committee comprised of three area grain producers, representatives of CN, CP Rail, Manitoba Pool Elevators Ltd., the Grain Transportation Agency and Felix Holtmann, MP, chaired by Commissioner J.M. McDonough, meets periodically in the Interlake.

The Central Western Railway (CWR), an Alberta corporation received Cabinet approval to purchase the 108 mile long CN Stettler Subdivision. This line originates approximately 150 000 tonnes of grain each year. The CWR intends to interchange with CN at Ferlow Junction and with CP Rail at Stettler. An Implementation and Evaluation Committee was appointed by the Minister of Transport and is chaired by Commissioner J.M. McDonough. This committee is comprised of grain producers, representatives of four grain companies on the line, the provincial government, the two railways, the Grain Transportation Agency, communities along the line and Arnold Malone, MP.

On Sept. 12, 1986, the Minister of Transport, announced that the federal government was earmarking a fund of over $50 million to implement new and innovative options such as the Stettler short-line railway and the Interlake off-track elevator project. Three Western Division

branches and Legal Counsel were involved in the projects.

Passenger-Train Service

The prototype Winnipeg Coach Sales & Services Ltd. rail bus being tested in Northern Manitoba in 1986 suffered structural failure and had to be taken out of service. Transport Canada has terminated this program. However, there will be a continuation of the British Rail Engineering Ltd. testing, including two units, both of which have been modified to withstand the Canadian winter climate.

Decision No. WDR 1986-01 was issued on Jan. 28, 1986, directing CN to continue passenger operations between Edmonton and Waterways, Alta., subject to certain conditions. A service review was conducted by Commission personnel in late 1986 to determine the quality of service, and the necessity of the present Edmonton-Lac La Biche-Waterways passenger-train service. This resulted in the Commission issuing a decision and order requiring CN (among other things) to show cause why it should not operate a regular freight train in company with and as part of trains M289/M290 for a period of one year.

Station Agency Closures

Following public hearings held in November 1985, Decision No. WDR 1986-02 was issued in February 1986, directing CN to remove station agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Grand Centre, and Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and to replace the station buildings with a passenger-train shelter at Wainwright, Edson, and Hinton, and Biggar and Unity. An application to remove the station agent and station building at Lloydminster, Alta. was denied.

Joint Track Usage Study

The purpose of this study, undertaken in 1983 under the joint sponsorship of the CTC, Transport Canada, CP Rail, CN, and the provinces of Saskatchewan, Alberta and British Columbia, was to identify ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C. The final report was released early in 1986. The sponsors have agreed to hold this matter in abeyance.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for financial auditing and engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5 900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in Western Canada, continued during 1986. The minimum standard to which these rail lines are to be rehabilitated will permit the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1986, total approximately $696 million.

During 1986, financial audits were completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work, and preliminary inspections for the 1987/88 year have also been completed. It is expected that a further 1 460 miles of branch lines will have received work by March 31, 1987, at a cost of approximately $96 million.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1986, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level. A significant event occurred on Oct. 24, when crews tunneling from both east and west met under Mount Macdonald

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, will cost in excess of $600 million when completed. Construction involved includes 21 miles of main track, two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Director of Engineering, Western Division, heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage within Glacier National Park, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the CTC under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1986 under the direction of the Western Division's Director of Engineering.

Traffic and Tariff Matters

During the year, Western Division traffic personnel were involved in the investigation and resolution of a number of specific freight rate complaints, in providing freight rate and tariff information and advice, as required, to commissioners, senior officers and outside organizations, and in dealing with numerous inquiries related to the possible impact of a proposed new *National Transportation Act*.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.F. Walter, Chairman

J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
Paul Langlois[2]
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation provided by the statutory authorities of the *National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act* (RA), the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA), and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA).

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC are technical and economic in nature.

In the technical area, rail safety is the prime regulatory activity. There are seven broad categories of activity. They are:

- Accident Investigation;
- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

Two thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1986.

The second major activity in the technical area is the responsibility for ensuring an adequate quality of service. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and now uses little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the following:

- Auditing the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction;
- Analysis and development of railway costing methodologies;
- Determination of subsidy payments under the WGTA and under the RA; and
- Auditing the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc.

In 1986, subsidy payments under the WGTA totalled $671 million while $72 million was provided under the *Railway Act*. The operating charges to VIA Rail amounted to some $400 million per annum for invoice settlement. About 30 percent of RTC staff resources work in the area of economic regulation.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

The RTC is directed by a chairman and commissioners. It holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major rail transport issues. In total, the committee held 12 public hearings during 113 sitting days in 1986, and issued 38 decisions and 1 333 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC. The RTC's decisions resulting from public hearings are listed in Appendix B-I.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis

Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices located in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1986, 3 707 motive power units were inspected by regional personnel during 779 inspection visits and 27 314 cars were inspected on 934 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1986, 480 train heating boilers, 191 stationary boilers, and 782 air reservoirs were inspected across the country.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five year basis,to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1986, 5 980 miles were inspected; and

(b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 47 locations. During 1986, 26 applications for fencing exemptions were received. There were also eight applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further eight applications for pipeline crossings.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1986, 216 such applications were received and 200 orders issued.

- New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1986 construction season was $167 787 for CP Rail and $2 264 010 for CN.

- Right-of-Way Fire Prevention

In 1986, 415 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

- Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1986, 16 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and

social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1986 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC. Over the years, RSAC has proved of increasing value as a forum for the input of railways and labour into RTC deliberations. The semi-informal discussions, which RSAC provides, is most useful to both the regulator and the regulated industry.

Regulations

The Commission issued four amendments to Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c 1175:

- Amendment to Operating Rule 290 concerning signal aspects;
- Amendment to Part 1 of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning the handling of main track switches;
- Amendment to Operating Rule 96 concerning train operation in Centralized Traffic Control territory; and
- Amendment to Operating Rule 104B concerning use of dual control switches.

The Service Car Equipment Regulations, CTC 1986-9 Rail, in addition to an amendment to the Railway Hot Box Reporting Regulations made by CTC 1983-2 Rail and an amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21) were also issued.

Amendments to Regulation, Railway Engine Bell and Whistle Regulations CRC c. 1166 (O-25) and to the Railway Safety Glazing Regulations, CTC 1982-9 Rail were approved by the RTC in 1986.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. Although there were 517 railway crossing accidents in 1986, the numbers of accidents have been falling steadily for many years. The 1986 figure is 15 percent lower than the previous year.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Payments of $9 million were made in 1986 under section 20 of the RRCA from the 1986 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 570 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The RTC also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Accidents which examines the overall problem of railway crossing accidents and

initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were four meetings of the working group in 1986. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30 000 locations where public roads cross railway lines which are under the Commission's jurisdiction. These records provide important information in identifying and evaluating crossings requiring the installation of automatic warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the RRCA for the construction of three grade separations. Another 32 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1986.

Rail Line Relocation

In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. Funding has been approved by Transport Canada. A technical committee, having representation from the city, the provincial government, the railway companies and the Commission, has concluded its examination of the issues. A public hearing dealing with the city's Phase I relocation proposal began in November 1986 and is continuing into the new year.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1986, 40 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved.

In March and April 1986, at the request of the Minister of Transport, the entire signal system of Canadian railways under federal jurisdiction was verified. This verification program confirmed that all electric signals operated as intended in Automatic Block Signal territory, Centralized Traffic Control territory, at all interlocked moveable bridges and at all interlocked railway/highway crossings at grade. The mileages of territory involved in the signal verification program were 3 937 miles for CP Rail; 5 592 miles for CN; and 546 miles for other railways.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output and by increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning. Following the program carried out in British Columbia and Alberta, the installation of new improved red and white pictographic crossing signboards was carried out in Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario during 1986. Plans call for the progressive installation of these signs eastward until all the old signs in Canada have been replaced.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken. Capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices were also examined with a view to simplifying the method of payment and reducing costs to roadway authorities.

Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 314 new installations and, in addition, 341 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for five areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring;
- Occupational Safety and Health (OSH); and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the CTC on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions,

highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1986, the branch was advised of some 4 400 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 000 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 517 crossing accidents, 273 derailments, and 74 collisions. (See Appendix B-V.) As stated earlier, the number of crossing accidents fell substantially by 15 percent in 1986. However, the number of derailments was only two percent less than in the previous year, while the number of collisions increased by two percent.

Levels of Accident Investigations

The highest level of accident investigation available within the CTC is a public investigation by commissioners. In 1986, such an investigation was held in respect of the Feb. 15 collision between a passenger train and a stationary freight train at mile 13.8 on the CN Drummondville Subdivision at Trudel, Que. The report was issued Oct. 23, 1986.

The next highest level of accident investigation is through section 226 of the *Railway Act* or through section 81 of the *National Transportation Act* whereby RTC staff members are given powers of independent investigation. Section 81 was used in respect of the Feb. 8 collision between a passenger train and a freight train at mile 173.0 on the CN Edson Subdivision at Hinton, Alta. to assist Mr. Justice Foisy in his independent Commission of Inquiry. The CTC findings were not a part of the input to the more comprehensive inquiry carried out by Mr. Justice Foisy and his report.

A total of 12 section 226 investigations were authorized and carried out by the RTC in 1986. These inquiries are listed below and 10 of the reports are now completed.

Jan. 2	Derailment at mile 98.1 CP Rail Wynyard Subdivision at Elfros, Sask.
Jan. 4	Leaking tank car at mile 173.2 CN Newcastle Subdivision at Campellton, N.B.
Jan. 11	Derailment at mile 102.8 CN Lac St-Jean Subdivision at Lac Edouard, Que.
Jan. 28	Derailment at mile 52.7 CP Rail Kaministiquia Subdivision at Raith, Ont.
Feb. 12	Derailment at mile 13.37 CP Rail Parry Sound Subdivision at Parry Sound, Ont.
Feb. 15	Derailment at mile 96.3 CN Yale Subdivision at Fort Langley, B.C.
March 10	Derailment at mile 57.74 CP Rail Galt Subdivision at Cambridge, Ont.
April 2	Derailment at mile 72.5 CN Kingston Subdivision at Bergin, Ont.
April 16	Incidents of tank car deficiencies at various locations.
May 24	Leaking tank car at mile 26.4 CP Rail St. Guillaume Subdivision at St. Rosalie, Que.
June 12	Collision between a runaway three unit consist and a freight train at mile 47.29 CN Joliette Subdivision at Shawinigan, Que.
Sept. 17	Collision between a freight train and a reversing work extra train at mile 1.0 CP Rail Little Current Subdivision at Espanalo, Ont.

Less serious accidents are investigated primarily by the RTC Regional offices and reports are provided for further analysis and necessary action.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act* and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the RTC regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects freight containers.

The study and recommendations of the movement of dangerous goods in Vancouver continued to be acted upon in 1986. A hearing was held in Vancouver in March 1986 to consider the CTC's preferred plan for the removal of dangerous goods from the Vancouver harbour front. The decision confirmed the prohibition of dangerous goods from the CP Rail ferry slip effective April 15, 1986 and, as an interim and short term measure, the diversion of dangerous goods to the Burlington Northern ferry slip. For the longer term, it was recommended that a group including the three levels of government operating in Vancouver - federal, provincial and municipal - develop a solution to the transport of dangerous goods. Action on this is now proceeding under the auspices of Transport Canada.

Significant dangerous goods accidents investigated were the spillage of sodium bisulfate at the derailment at Sucker Lake, Ont.; the spillage of sulfuric acid from a derailment at Cranberry Lake, Ont.; the spillage of sulfuric acid at Campbellton, N.B.; the leakage of anhydrous ammonia at St. Rosalie, Que.; and the spillage of caustic soda and ethylene dichloride from a derailment at Fort Langley, B.C.

Dangerous Goods Regulations

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and coordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

RTC orders covering bulk storage facilities are currently undergoing major amendments so that they are more current and they may apply to non-rail properties.

The container inspection program implemented in cooperation with Revenue Canada and port authorities involved in containerized shipments of dangerous goods continued in 1986, but progress was limited as a result of other demands on staff in accident investigation and compliance activities.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1986, dangerous goods staff answered 1 800 written inquiries and 8 000 oral inquiries for information and/or assistance. There were 11 000 inspections carried out on cars, terminals, yards, and shippers' sites.

Sixteen safety audits were undertaken for the approval of both compressed gas cylinder manufacturers and independent inspection agencies. In connection with these audits, approximately 13 orders were issued. Three new rail impact test facilities were audited and approved.

Dangerous goods staff inspected 660 bulk storage facilities under CTC jurisdiction and a further 112 such sites served by rail. Twenty-five hydrostatic retesting facilities were approved. Under Regulation CTC 1978-11 Rail, one explosive handling site was approved and approval for another was pending at the end of 1986.

Under the mandate of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, RTC headquarter and regional dangerous goods staff were involved in a number of new activities, such as inspections of loading and off loading facilities which were not located on the railway right-of-way but were served by rail.

The pilot project introduced in the Ontario region to assess the resource requirements for dangerous goods programs was completed in 1986. The project gave considerable insights into the present dangerous goods inspection programs and pointed out effective ways for improvement.

Dangerous commodities officers received training on the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail; 14 regional officers were trained on Transport Canada's *Dangerous Goods Act* and Regulations; and officers were trained in the handling of dangerous commodity spills and leaks and on emergency response.

Under subsection 71.6(a) of the Regulations, 327 new special permits were issued and, 327 rescinded or revised; 10 applications were revoked. Special permits are issued for transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

During 1986, there were 681 dangerous goods accidents/incidents reported, of which 223 were investigated by headquarter and regional dangerous goods officers.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

Public hearings into the applications of CN and CP Rail for permission to amend CTC Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules (UCORs) were held in Hull, Que. in October and November, 1986. Regional hearings on this matter were also held in Moose Jaw and Montréal in December 1986. Further regional hearings will be held in Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver and Winnipeg in early 1987. In effect, the applications for changes to the UCORs constituted applications for permission to operate freight trains without cabooses and with rear train personnel relocated in the lead locomotive cab.

The central issue to these hearings is whether or not railway safety would be reduced if the applications were granted. In this respect, a major consideration at the hearings was the results of field and laboratory tests to assess the reliability and accuracy of an electro-mechanical device referred to as an End-of-Train Information System, and the results of surveys of rear train operating employees to assess the potential reduction in railway safety arising from their relocation to the front of the train. These tests were prescribed by a previous decision of the RTC, and RTC staff were heavily involved in the test program development, monitoring and resultant analyses.

At the request of the Minister of Transport, RTC staff undertook a monitoring program of all railway dispatch offices between March and May 1986. The operations of dispatchers were monitored and the offices were inspected as to suitability, particularly in respect to space and noise prevention. Some exceptions were noted and these were reported to the railways for corrective action.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1986. During the year, 851 trains were monitored of which 268 were handling special dangerous commodities. Violations were recorded on only one occasion.

The committee received three applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 18 subdivisions and five applications from CP Rail for implementation on 23 subdivisions. The applications for the 18 CN subdivisions were investigated and 17 were approved, while the applications for the 23 subdivisions on CP Rail were investigated with 20 being approved.

The RTC carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1986, staff rode 1 315 trains covering 161 789 miles and made 75 visits to yards for operations monitoring. This program was enhanced in 1986, especially from March to August, in response to an undertaking for the Minister of Transport.

Occupational Safety and Health (OSH)

In 1986, a drafting team comprised of RTC and Labour Canada staff continued its direct consultation with the rail industry in respect of the development of the Rail OSH Regulations. These regulations were re-drafted twice during the year and on each occasion were distributed to all railway companies under RTC jurisdiction, trade unions and other interested parties for comment. After each draft of the regulations, the drafting team met with representatives of the rail industry to discuss the specific concerns they may have had in respect of these regulations.

At the conclusion of the consultation phase with the rail industry, the OSH regulations were re-drafted and submitted to the RTC for consideration and approval. The proclamation date for these OSH regulations has been targeted for March 31, 1987.

The RTC received its first employee complaint made pursuant to section 85 of the Operating Employee's Safety and Health Regulations. This section allows employees to seek redress in those cases where they are disciplined as a result of invoking their right to refuse. By Order No. R-40083 dated Dec. 4, 1986, the RTC ordered the railway company to remove the assessed disciplinary action. Subsequently, the railway company filed an application with the Review Committee of the CTC in respect of the RTC order.

Further to the RTC staff report on OSH conditions of diesel cabs in British Columbia, the RTC ordered Canadian Pacific Limited (Order No. R-40084 dated Dec. 3, 1986) to show cause by Jan. 9, 1987 why the railway company should not be required by order of the RTC to equip all locomotive units operating in the lead or controlling position with improved toilet and food storage facilities.

Quality of Service

Agency Centralization

At the beginning of 1986, there were two CN agency centralization applications before the RTC for consideration. Decisions were issued in respect of both applications, one as a result of a public hearing and one based on the information contained on the Commission's file. There were no new agency centralization applications filed by CN in 1986.

During the latter part of 1986, two new applications were received; one from the Chesapeake and Ohio Railway Company; and one from CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. These applications dealt with the removal of agency positions in South-Central Ontario and are currently under review.

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1986 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand as of Dec. 31, 1986 are listed in detail in this report. (See Appendices B-II and B-III.)

A total of 18 applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of trackage were received in 1986. Nine of these applications were referred to the Western Division for processing. There was one application carried over from 1984 and five applications carried over from 1985. Orders authorizing the removal of trackage were issued in respect of 13 of the remaining 15 applications. As of Dec. 31, 1986 there were two outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this program is to evaluate railway applications and proposals for authority to alter or restructure passenger-train services. It is also aimed at monitoring and evaluating the quality and efficiency of rail passenger services.

The quality control program requires that RTC inspectors report on the condition of passenger-train equipment and station facilities; the availability and accessibility of passenger services; the reliability, efficiency and standard of service and the railways' overall adherence to safety and service requirements.

During 1986, inspectors monitored 870 passenger trains and 602 of these trains were found to be satisfactory and without deficiencies. A total of 329 deficiencies, varying in severity, were found. Two thirds were related to on-time performance and one third to on-train services. VIA Rail stations and facilities were inspected on 648 occasions and 69 deficiencies were found. Deficiencies were brought to the attention of the appropriate railway officials for corrective action and were later re-inspected.

In conjunction with the monitoring reports, complaints and queries received from the general public are considered as important indicators to quality of service. During 1986, 40 passenger service complaints were received from various sources of which 17 expressed dissatisfaction with the on-board and related services, 9 with the scheduling, 9 were safety-related complaints and queries, and 5 were requests for information.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the RTC completed its task in 1985 of developing accessibility standards for station facilities. In late 1986, the RTC was requested to proceed with and finalize the passenger-train equipment accessibility standards. These standards ensure accessibility for disabled persons to VIA Rail transportation. Completion is expected in early 1987.

To fulfill the five-year review requirements of subsection 260(8) of the *Railway Act*, Order No. R-39638 dated Aug. 6, 1986 was issued ordering the continuation of 14 passenger-train services. (See Appendix B- IV.)

Following public hearings held on Oct. 3, 1983, Decision and Order No. R-39047 was issued Feb. 24, 1986, discontinuing the operation of passenger-train service between Pagwa River and Nakina and maintaining service between Hearst and Pagwa River. As a result of new evidence, CN applied to the Review Committee of the

Commission for a review of the aforementioned order. The Review Committee granted CN's application and ordered the service discontinued.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is outlined in Appendix B-IV of this report.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices B-VI to B-XIV.)

Payments approved by the RTC in 1986 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act [1]	671 135 838
Railway Act	
- 1986 Advance [2]	42 308 918
- 1985 [3]	16 230 092
- 1982-1984 [3]	13 148 076
Total	**742 822 924**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*. P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3108, Oct. 10, 1985 and P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985.

[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA) and its implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is meaningful and useful for cost determinations. The work of the division also involves the audit of railway records; depreciation rate determinations; the investigation of the railways' working capital requirements; and cost of capital determinations.

Pursuant to the WGTA, the Accounting Division is responsible for the monitoring of railway investment. This includes the annual tasks of: ensuring that the railways publish their past year's investment and plans for the current and subsequent years; verifying the railways' publication on the past year's investment; and analyzing the railways' investment plans. The results are reported to the Minister of Transport and the Minister may, taking into account these reports, withhold money from the railways.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the accounting and financial components of the 1985 CN and CP Rail charges to VIA Rail reported in more detail by the Service Analysis Division. The division continued its review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA and of methodologies for railway applications for revised depreciation rates. Further activities undertaken in 1986 included the continued identification and resolution of accounting issues, including a review of CN's methodologies in allocating fixed assets by geographic cost centres.

As financial advisors to the Branch Line Rehabilitation Program, the Accounting Division staff assisted in the completion of the audits in the four agreements under the program. The division is expected to monitor the review to the final phases of the program.

The division participated in the Regina Railway Relocation public hearing by providing advice on financial, accounting and taxation matters to commissioners and commission counsel. The public hearing will continue during 1987.

The division is playing a major role in revising the formula to update equipment rental rates. Discussions are being held at the technical committee level with representatives from railways and the Federation of Canadian Municipalities. Work in this area will continue during 1987.

A major component of implementation of the Cost of Capital Methodology Decision (1985) is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and calculating the appropriate inventory levels. Work in this area will also continue during 1987.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and computerized costing systems.

This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments; the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail; support for the regulatory hearing program; and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rates for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division completed the first full-scale Railway Costing Review conducted under the requirements of the WGTA. The review, confirmed by the RTC, determined that the variable costs of the railways for the movement of Western grain in 1984 were $817.8 million on a volume of 32.9 million tonnes. These variable costs included $103 million of line-related variable costs associated with 6 988 miles of grain-dependent railway branch lines in Western Canada.

As required under the WGTA, the 1984 variable costs will serve as the basis for the determination of the annual freight rates for the next four crop years (1986/87 - 1989/90). Until the completion of the Costing Review, 1980 was the last year for which detailed railway costs for the movement of Western grain had been determined.

The Costing Review involved extensive consultation with various parties represented on the Senior Grain Transportation Committee, including representatives of the producers, the grain cooperatives, the railways and the Grain Transportation Agency. Informal consultations were also held with representatives of the Provinces of Alberta, Manitoba and Saskatchewan.

Some 30 technical reports were prepared by the division during the review. The review also involved an assessment of the appropriateness of the level of the contribution made by Western grain traffic to the constant costs of the railway, and a review of the appropriateness of factors included in the CN adjustment.

Another important task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of Western grain for the 1986-87 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility included the annual determination of those Western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment.

The division also undertook a revision of BC Rail costs for the transport of grain under the WGTA and this is almost complete.

The division was in the process of finalizing freight unit costs of CN and CP Rail for 1985. A revised Class II railway costing system was instituted based on the new Uniform Classification of Accounts. Rail unit and specific costs for the Ontario Northland Transportation Commission were finalized up to 1983. The division completed the audit of unit and specific costs contained in the charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the year 1984. This program is reported in more detail by the Services Analysis Division.

During 1986, the division was in the process of finalizing specific costs for branch line subsidy payments to CN and CP Rail for 1984.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including further systems development for railway claims under the WGTA. In addition, computer assistance was provided for the costing review. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Following Oct. 27, 1986 application by VIA Rail for a review by the RTC of selected railway costing issues, the RTC approved on Dec. 17, 1986, Terms of Reference and set up a Technical Working Committee to review the costing issues and submit a report to the RTC in late 1987. The Technical Working Committee is comprised of members of VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (Class II Railways), Grain Coops, Transport Canada and the Provinces.

Service Analysis Division

This division makes payments in accordance with the WGTA; determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; carries out annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1986, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant portion of the division's resources was devoted to the timely processing of CN, CP Rail and BC Rail monthly applications for payments in respect of the WGTA.

The division also assigned significant resources to the audit and verification of CN and CP Rail output statistics for the WGTA Costing Review and waybill systems in support of WGTA payments.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, seven public hearings were held during 1986, including two by the Western Division to consider branch line abandonment applications. File hearings were conducted for an additional 14 branch line abandonment applications, of which three were conducted by the Western Division. Fifteen new applications for abandonment of 17 branch lines were filed by the railways during 1986, including three applications for Western lines. A total of 40 decisions and orders were issued during 1986 in respect of branch line abandonment applications, including 10 issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail Charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This division completed the audit of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of audits of the Costing and Accounting Divisions to compute the total charges by the railways to VIA Rail for 1984. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on May 20, 1986 with respect to system total costs and costs by major function and on July 10, 1986 with respect to costs by individual passenger-train service. In addition, the greater part of the determination of CN and CP Rail workloads, including switching activity, chargeable to VIA Rail with respect to 1985 operations was completed by the division during the latter half of the year.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related to the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. CN and CP Rail 1987 costs for rate-making purposes for rapeseed movements were verified with the RTC Order issued Dec. 19, 1986.

Following the 1985 hearing concerning the Newfoundland Container Rates Investigation, an Order and Decision was issued by the RTC on Feb. 14, 1986 requiring CN to implement certain cost criteria in the determination of compensatory freight rates. Rates determined to be below compensatory levels were refiled by the railway at compensatory levels. The Government of Newfoundland and Labrador appealed the RTC Order to the Review Committee of the Commission and to the Federal Court of Appeal. By year-end no decisions had been rendered on the appeals.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois, Chairman

M.D. Armstrong[1]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé[2]
D.H. Jones, Q.C.[3]
Mike Landers[3]
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.[4]
B.R. Wolfe

[1] Term expired August 4, 1986.
[2] Term expired September 1, 1986.
[3] Appointed June 27, 1986.
[4] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service while others are subject only to proof of financial and operational fitness which includes carrying adequate liability insurance. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where information on the file record is insufficient or inadequate to support a decision.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee. (See Appendix C-I).

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to

the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination, or if a carrier has failed to abide by its published tariff. International tariffs must also respect the corresponding bilateral air services agreement. (For data on tariffs, see Appendix C-IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. ATC examiners investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The federal government has authorized support payments for Quebecair's Lower North Shore service for 1986 operations. The committee administers this subsidy program.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Analysis and Licensing, Economic Reports and Regulations, Enforcement, International Air Transport, and Tariffs. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services section.

Secretariat

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings and handles consumer complaints.

Financial and Administrative Services

The Financial and Administrative Services Section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, co-ordinates administrative actions in respect of the management of committee staff, and maintains the licensing records.

Analysis and Licensing Branch

The Analysis and Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing and Group Charters, Licensing and Regulations Analysis, and Audit.

The Domestic Licensing Division has primary responsibility for the analysis and processing of licence applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Licensing and Group Charters Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters as well as charters with large aircraft between points in Canada. The division also provides support for certain international air negotiations. (See Appendices C-II and III.)

The Licence and Regulations Analyis Division reviews the licence documents prior to issuance; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications

submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that newly licensed commercial air carriers commence authorized operations on a sound financial basis and carry adequate liability insurance. Division staff conduct investigations to determine the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. It conducts audits of tour operators or charterers to verify that protection mechanisms are in place for consumer advance payments. In addition, staff of the division provide advice on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

Economic Reports and Regulations Branch

This branch provides economic, regulatory and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of "public convenience and necessity" and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Air Statistics and Regulations Section develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This section is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Reports are prepared by section staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The section supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the implementation of bilateral and multilateral agreements on international air services is appropriate to the needs of Canadians, and maximizes to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; implements and administers air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analyzing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the ATC to federal and provincial government departments, to the airline industry, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America,

Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights - International Air Transport

In addition to the administration of 40 bilateral air transport agreements, first-time agreements were concluded in 1986 with the governments of Chile, the Dominican Republic and Thailand. A new agreement with the Government of Portugal replaces the previous agreement signed in 1947. A revised agreement was reached with India in late 1986 re-adjusting the balance of air transportation benefits. In total, 11 rounds of negotiations were conducted during the year and 3 informal consultative bilateral meetings were held.

Dialogue with foreign aeronautical authorities in 1986 included discussions of charter rules with France, Federal Republic of Germany, Poland, Portugal and Venezuela. Dialogue with respect to tariff matters was initiated with Jamaica, the Netherlands, New Zealand and the United Kingdom. Canadian aeronautical authorities exercised their jurisdiction with respect to approval of scheduled capacity between Canada on the one hand, and Brazil, Italy, Japan and the USSR on the other. With respect to all-cargo services, Canadian and West German aeronautical authorities exchanged interpretations of carrier entitlements. Canadian authorities, in late 1986, reviewed an innovative joint venture proposal for all-cargo services by Canadian Pacific Air Lines Limited and The Flying Tiger Line Inc. Contact by Canadian aeronautical authorities with Argentina, Czechoslovakia, China and Switzerland pertaining to additional traffic rights occurred in 1986.

At the multilateral goverment level, a round of talks was held between Canadian officials and members of ECAC for the purpose of discussing tariff policy and regulation on the North Atlantic, particularly Canada-Europe. ATC officials also participated in the 26th session of the Assembly of ICAO of the meeting of the ICAO Fares and Routes Panel.

In the interest of passengers travelling on international air services to and from Canada, a review of the limits of airline liability in passenger transportation was initiated in 1986. Although, since 1983, major Canadian international carriers voluntarily have applied limits above that which are prescribed by international conventions, some Canadian and foreign airlines still maintain low limits of liability which are inadequate in present circumstances.

A study examining regulations governing international passenger, and domestic and international cargo entity charter flights was undertaken throughout 1986. Specifically, the continued necessity for rules pertaining to freight forwarding (resale of chartered cargo capacity), split international passenger and cargo charters, entity charters with more than one charterer, and primary rights, i.e. Canadian carriers' first right or refusal for Canadian originating fifth freedom charters was considered.

Work proceeded in 1986 in the development of innovative tariff provisions designed consistent with recent pro-competitive government policy. Such features as flexible zones for fare discounting and provisions for fare matching were incorporated when appropriate in bilateral air agreements during the year. A special tariff regime in which fares can be unilaterally filed, subject only to disapproval by both aeronautical authorities, was created for passenger-combination air services for Canadian and Belgian airlines operating between Montréal and Brussels.

Pursuant to a federal government policy to improve international charter air services' access to certain smaller Canadian centres, an interdepartmental committee dealing with air transportation facilitation issues worked towards reducing the barriers for Canadian and foreign charter carriers to operate directly to and from airports associated with those centres.

With respect to the participation in 1986 of Canadian airlines in the provision of international scheduled air services, the number of carriers increased to 11 as a result of the designation of Nationair for services to Belgium and the United Kingdom, and the authorization of Worldways Canada for services to Costa Rica, El Salvador and Guatemala. Eleven Canadian carriers were

authorized to perform regional, local or commuter type air services between specified points in Canada and in the United States in 1986 in addition to those authorized during previous years.

Financial Fitness Policy Relaxed

In December, the committee substantially relaxed its financial fitness policy. Canadian air carriers no longer need to comply with working capital requirements and they can now lease, capital lease or own aircraft for operations as deemed appropriate. Only proposed Canadian air carriers need to comply with equity requirements.

Tariffs

On the domestic scene, the committee in September gave scheduled carriers more pricing flexibility than ever by allowing them to file most tariff changes on just one day's notice (the main exceptions being economy fare increases and changes to the conditions of carriage, which require 14 days' notice). For charter services, the committee added to existing pricing flexibility by releasing helicopter operators from the requirement to be bound by their charter tariffs when bidding in response to general calls for tender, and has also proposed that fixed-wing charter carriers have a similar measure of flexibility. In the area of domestic resaleable charters (ABCs), the committee relaxed top-off regulations in order to allow small as well as large carriers to sell up to one third of their capacity without the pre-booking requirement. For transborder and international operations, relatively rigid bilateral tariff regimes remain common, although the committee attempts to administer these in the least restrictive way consistent with legal and policy requirements. Also in 1986, the committee gave carriers greater flexibility in issuing free or reduced rate transportation - including travel for compassionate reasons - and upheld a complaint by Ruth Adelia against Air Canada by disallowing a tariff provision which made it possible for the carrier to disregard a disabled traveller's determination of his or her self-reliance. Action has been taken against similar provisions in other air carriers' tariffs. In a move favouring all sectors, the committee also took an important step towards electronic tariff filing by moving to the first electronic system for handling special tariff permission applications, saving considerable time and expense for all involved.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1986. These include:

- The exclusion of a vendor of aircraft from the requirement to hold a valid and subsisting licence under certain circumstances in respect of demonstration flights;
- The elimination of universal route protection on unit toll services wholly within Southern Canada, thereby permitting Class 4 licensees to offer charters over the routes of all Class 1 and Class 2 carriers except from certain designated routes;
- The waiving of the requirement for an air carrier operating aircraft used in parachute jumping operations to carry passenger liability insurance in accordance with the Air Carrier Regulations if the air carrier posts notices indicating that it does not carry such insurance and directs the attention of potential passengers to the notices; and
- The allowance of up to one third of the seating capacity of any size of aircraft engaged in an Advance Booking Charter (domestic) to be contracted for sale to the public not later than the time of departure of the outbound portion of that charter at its point of origin.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1986

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (many of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

- The definition of the term "emergency"; and, the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation;
- The reduction of certain information requirements to be submitted by carriers in respect of charter operations;

- Relaxation of regulations governing the carriage of cargo and passengers on domestic and international charter flights;

- The resolution of issues of interpretation of the Air Carrier Regulations with respect to the commingling of international charter traffic originating from or destined to Canada with charter traffic between foreign countries; and

- Arising from recommendations of the panel report on the carriage of disabled persons and their attendants, the addition of tariff provisions which give tariff reductions for disabled persons and their attendants.

Reports and Studies

During 1986, the committee completed a report on *Monitoring of Air Services in Northern and Remote Areas* and submitted the report to the Minister of Transport and the House of Commons Standing Committee on Transport. As a consequence of the Minister's comments on this report, the committee proposes to continue the monitoring program.

The Canadian Level II Air Carriers: Industry Analysis 1980-1984 was published in 1986. This report followed the pattern of similar reports published annually in the past covering the activities of Level I Air Carriers.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1985 operations of Quebecair for Quebec Lower North Shore services and of Eastern Provincial Airways for a limited number of routes in Eastern Canada.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1986, the branch was involved in 327 investigations of which 130 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution. The branch also continued by addressing various air carrier associations on 18 occasions to provide clarification of legislation. Results of this program are believed to be largely responsible for reduction in investigations from 430 in 1985.

Licensing Activity

Regulations that exempted charter applicants proposing to operate wholly within Southern Canada from the requirement to prove "public convenience and necessity", in effect since July 1985, continued to result in an increase in applications for charter authorities. These applications are processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether "public convenience and necessity" has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicant's expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1986, 895 decisions and 522 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C-V.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

R.J. Orange[1]/Anne-Marie Trahan,[2] Q.C., Chairman

M.D. Armstrong[3]
D.H. Chapman[1]
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe

[1] Appointed June 27, 1986.
[2] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.
[3] Term expired August 4, 1986.

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D-I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations termed "shipping conferences" are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and

operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission in respect of the economic aspects of the work of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data bases, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to nine carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1986. (See Appendix D-III.)

On the Great Lakes, licence authority was granted to one carrier, Woodlands Marine Inc. (See Appendix D-III.)

Exemptions

The committee received applications from three carriers, one in the Western Arctic and two on the Great Lakes, requesting exemption from the operation of Part II of the *Transport Act*. The committee reviewed these applications and recommended to the Minister of Revenue that they be approved by Governor in Council.

Acquisitions

On June 16, 1986, the committee received notice that Algoma Central Railway intended to acquire all issued and outstanding shares in the capital stock of Carryore Limited of St. Catharines, Ontario, a company engaged in shipping on the Great Lakes. No objections or interventions were received and on Sept. 2, 1986, the committee issued Order No. WTC-318 closing its file on the matter.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Order, continued to review applications made to the Minister of Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 106 such applications received during the year, 72 were recommended for temporary entry, 15 were denied, and 17 were withdrawn. Forty-one of these were for vessels or activities not addressed in the Order and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability

and availability of Canadian equipment. (See Appendix D-II.)

***Shipping Conferences Exemption Act*, 1979**

The WTC administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, has been extended three times by proclamation for a period of one year until March 31, 1987. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending Bill which was tabled in Parliament on June 19, 1986 as C-122. Parliament was prorogued before the Bill could be proceeded with and was re-tabled in the new session on Nov. 6, 1986 as Bill C-21.

As of Dec. 31, 1986, the Commission had on file, documents of 34 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 34 conferences represent 67 lines providing 211 services at North American ports; 37 of the lines offered 122 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file 7 space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 18 lines, as well as 4 line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was deeply involved in pilotage matters during 1985 and had to complete its regulatory role under the *Pilotage Act* on three cases during 1986. These matters could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

  On July 6, 1985 the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges in international districts 1 and 2 (excluding the Welland Canal section) by a currency equalization factor (CEF). The CEF would be adjusted each month based on the closing exchange rate for the U.S. dollar as reported by the Bank of Canada for the last business day of the immediately preceding month.

  The Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The committee carried out its investigation and issued its decision on Feb. 28, 1986.

- The Atlantic Pilotage Authority

  On June 15, 1985 the Atlantic Pilotage Authority published a proposed amendment to its tariff that will have the effect of increasing the revenues received by the authority by an average of 13.5 percent. The committee investigated the matter and issued its decision on March 7, 1986.

- The Laurentian Pilotage Authority

  On Jan. 29, 1985 the Laurentian Pilotage Authority published a proposed increase in tariffs of pilotage charges along with changes in the tariff structure. Nine parties filed objections, interventions or requested permission to participate in the proceedings. The committee held, as part of its investigation, a 51-day public hearing, and prepared its report and recommendations, which were issued on April 4, 1986.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involved the formulation of a general shipping policy common to all member countries. Following almost a decade of negotiations, the Maritime Transport Committee of the OECD, at a July 1986 meeting in Vancouver, agreed on a draft set of common principles of shipping policy which are scheduled for adoption by the Council of Ministers early in 1987. Late in 1986, the European Economic Community adopted a common shipping policy similar in many respects to the OECD common principles.

United Nations Conference on Trade and Development

The Commission participated in negotiations at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Diplomatic Conference on Ship Registration. At the fourth session of the conference in February 1986, the

United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships was adopted. The objective of this agreement was to establish a genuine link between a ship and the flag state through provisions governing, *inter alia*: the manning, management and ownership of ships. The convention will enter into force one year after attracting 40 contracting states, the fleets of which account for at least 25 percent of world tonnage.

During 1986, the Commission participated in two other negotiating sessions within the UNCTAD. They included the 12th session of the Committee on Shipping and the first session of the UNCTAD/International Maritime Organization Joint Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages.

Issues under consideration at the Committee on Shipping included the structure of world shipping, protection of shippers' interests and the implementation of international conventions. A decision was made to hold a Review Conference for the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences early in 1988. For Canada, as a non-contracting party, the Review Conference will provide the opportunity to submit amendments which could make Canadian participation more palatable.

The group of experts commenced work on the preparation of guidelines on maritime liens, mortgages and related enforcement procedures and also began consideration of the feasibility of an international registry of maritime liens and mortgages.

Investigations and Economic Analysis

Canada - South America Ocean Shipping Trades

As a consequence of the report on the factual situation in the ocean shipping trades with the countries of South America, made in 1985 by the Commission, the Minister of Transport requested an expansion of the inquiry terms of reference. As the 1985 Annual Report of the Commission noted, completion of Part I would "allow the Commission to assist in the clarification of Canadian views on the benefits to industry of Canadian carrier participation in these trades with South America". This second part of the study was to inquire of Canadians having an interest in these trades, their views about the options open to the Government of Canada in respect of an ocean shipping policy for the South American region.

For this purpose, the two senior staff members of the Commission charged with this inquiry undertook to canvass all Canadian companies known to have an interest in ship operation, maritime agency and ocean carriage in the trades with South America. The study also included a personal-interview-canvass of four distinct policy options (laissez-faire, detente, negotiation and confrontation) to allow a focussed response by Canadian exporter and importer interests who were selected on the basis of a representative sample (large, medium, small: Maritimes, Central Canada, Prairies, West Coast) especially established for this purpose by Statistics Canada.

In summary, the conclusions of the study show that the overwhelming sentiment among interested Canadians favours the less interventionist policies. These are the options which propose either continued laissez-faire, or a "detente" under which government would assist Canadian carriers so requesting to gain a national status recognized under South American laws. With such status, Canadian carriers could commercially negotiate shares of the traffic with the national lines at the other end of the trades. A few Canadian dissenters see South American policies excluding third-flag carriers as an intolerable interference, which should justify retaliatory action by the Canadian government regardless of the potential for unfavourable repercussions on Canadian trade. The study team's analysis of the options offers comment on the practicability of each; it draws attention to the inherent hazards of adopting a policy needing enforcement through economic sanction.

The analysis policy options and Canadian opinion will be published by the Commission early in 1987 as Part II of a report made in response to a request by the Minister of Transport. Submission to the Minister of Transport of Part I (factual) of the study report in 1985 and of Part II (options and opinion) in 1986 completes in respect of this task, the responsibility of the Commission under section 22 of the *National Transportation Act*.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in improving upon the quality of information in the computerized maritime cargo origin and destination data base as well as the Canadian ship data, which are used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

As noted earlier with respect to the pilotage authorities, the recent investigations into pilotage matters enabled the committee to also provide an independent overview of the economic issues common to marine pilotage in Eastern Canada. An overall synthesis report, focussing attention on escalating pilotage costs and associated problem areas, was prepared and forwarded to the Minister and interested parties.

The committee continued to participate in interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J. Gérald Drainville, Chairman

J.-L. Bourret	Mike Landers	Hon. J.C. Munro, P.C.
D.H. Jones, Q.C.	J.M. McDonough	B.R. Wolfe

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the NTA establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

Until the spring of 1985, the Commission was empowered under paragraph 11(*x*) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods by truck on Sunday.

In a judgment rendered on April 24, 1985, the Supreme Court of Canada declared the *Lord's Day Act* to be of no force and effect. Accordingly, the MVTC immediately ceased all activity in this area.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1986, the committee received 28 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 23 of those cases because no objections were received. The five other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1985, the committee received 48 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition".

Roadcruiser

In May 1985, TerraTransport of Newfoundland filed with the committee a new passenger tariff (Tariff 4-12) on behalf of CN's Roadcruiser bus service in that province. The tariff, which was scheduled to take effect on July 1, 1985, called for an average rate increase of nine percent.

Following strong objections from the Government of Newfoundland and the Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, the committee, on June 28, 1985, suspended the tariff "pending the completion of an investigation".

Public hearings were held in Corner Brook, Oct. 1, 1985 and in St. John's, Oct. 3 and 4. The committee decided on March 3, 1986, not to suspend the said tariff.

In line with remarks made in the aforementioned decision concerning future tariff filings and the objective of bringing the Roadcruiser tariff more in line with other bus company tariffs, TerraTransport filed with the committee, on June 26, 1986, a new passenger tariff (Tariff 4-13) which took effect on Aug. 1, 1986 and called for an average rate increase of six percent.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act*, which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the ARFAA during 1986 amounted to $59.5 million compared to $49 million in 1985. (See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman

J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
R.J. Orange[2]
J. David Thompson, Q.C.
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting the shipping serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and in international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act* (NTA).

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, although many potential long-distance slurry systems have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmunston, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Que.

In 1986, the CPTC assisted in the drafting of those sections of the proposed new *National Transportation Act* (NTA) that deal with commodity pipelines. The committee also assisted in interdepartmental discussions with the National Energy Board in respect of the future regulatory jurisdiction of such pipelines. The CPTC was also represented on a working group involved in the development of a multimodal accident investigation board.

REVIEW COMMITTEE

J. David Thompson, Q.C., Chairman

J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange[2]
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1986, 51 applications for review were received. With the 11 cases carried over from the previous year (8 active and 3 in abeyance), the total number on hand in 1986 was 62 applications.

The Review Committee held 16 meetings in 1986, and concluded the examination of 39 applications. The committee found 14 cases reviewable, it varied or rescinded 8 of the modal committees' orders or decisions, while the other 6 were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 23 applications because there were no valid grounds to warrant a review. It dismissed 2 cases, as developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them.

Six applications were either withdrawn or not pursued by the applicants, or considered not *bona fide* by the Review Committee.

Seventeen applications are outstanding: fourteen are still active and three continue to be held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

The Minister of Transport rendered 11 judgments in 1986 on matters relating to licence authorities in the air mode. Four appeals were granted, six were denied and one was referred to the CTC for review.

Her Excellency the Governor General in Council issued three Orders-in-Council during 1986. One petition (air) was granted and one (rail) was denied. The third order varied a previous one issued in 1985 by changing the effective date of a rail abandonment.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)[1]

[1] Term expired September 1, 1986.

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). With the retirement of Mr. Yves Dubé, Vice-President (Research) in September, the branch presently reports through its Executive Director to the Vice-President (Law).

Focus in 1986

Commencing in 1985 and continuing throughout 1986, the branch devoted substantial resources to the development of the federal government's proposed *National Transportation Act* (1986). In particular, the branch seconded eight staff members to the Office of Economic Regulatory Reform who assisted the Minister of Transport in this legislative process. As well, the branch again provided staff support to the House of Commons Standing Committee on Transport as it examined the issue of air transport in northern areas. Two other staff members were seconded to the Airports' Task Force as it investigated the future direction of the national government's role in providing and maintaining these facilities. Staff members also continued to assist the panels of various committees in their deliberations during the year.

In the context of presenting its in-house research to the general public, members of the branch were active participants at the annual meeting of the Canadian Transportation Research Forum and, in cooperation with the University of Manitoba Transport Institute (UMTI), the branch sponsored a major grain transportation research seminar. The proceedings of this event have been published by UMTI and are available from both the branch and the institute.

The branch continued to publish and distribute research reports and working papers of staff (see Appendix G). As well, the regular publications of the branch, such as the monthly *Transportation Intelligence Report*, continued. In this context, 1986 marked the second year of the branch's quarterly report, *Air Transport Monitor*, which presents the various changes in the domestic airline industry which have occurred since the more pro-competitive policy on air transport in Canada was instituted. Finally, the branch also prepared an updated version of *A Guide for the Canadian Air Traveller* which provides air travellers with information useful in preparing for a trip, including rights and obligations, and a special section addressing the disabled traveller.

Air Transport

As identified in the overview for 1986, the branch published four issues of its quarterly report, *Air Transport Monitor*. The revised format of this report provided a concise discussion of changes occuring in air transport services throughout Canada. In particular, it analyzed trends and highlighted developments in the industry. The *Monitor* is divided into three parts: "Overview of the Canadian Air Transport Industry" presenting a broad picture of the industry through an analysis of traffic, capacity, price and operating performance information; "Market Analysis" examining in detail the scheduled services and prices for one or two of the five major geographic regions in Canada (Atlantic, Central, Prairies, Pacific, and Northern); and "Special Features" highlighting the methodology and results of analyses undertaken in the branch which are of particular interest to those concerned with air transportation in Canada.

In addition to preparing and publishing the *Monitor*, the branch continued to provide the economic analyses required by the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. Staff members were active throughout 1986 in the on-going discussions towards new air agreements with both the United States and United Kingdom. The branch also

produced analyses in connection with negotiations that have been conducted with Portugal, Venezuela, the Dominican Republic, Spain, the Bahamas, Singapore and Chile.

Rail Transport

As in previous years, the branch assisted the Railway Transport Committee (RTC) in its hearings, especially in matters related to railway safety and accident investigations. The Trudel Siding accident inquiry and the hearing into the elimination of the caboose from freight trains utilized branch resources. In addition, the branch assisted the RTC through support of a study of grade crossing accidents, data bases, and the effectiveness of protection devices.

The branch also continued its work on rail capacity issues, extending the previous analyses by enhancing existing computer models to estimate rail capacity. Another application in this same context is the study of the additional costs of interference incurred by operating passenger trains on lines carrying freight traffic. Finally, the work undertaken in conjunction with the Thunder Bay Rail Issues Task Force was concluded and a report issued.

The branch again assisted the RTC in the assessment of railway investments as required by the *Western Grain Transportation Act*, and in addition, undertook a study on a recommended methodology for assessing this matter in future years.

Given its long involvement with grain-related issues, the branch undertook a study of the socio-economic impacts of modernization of the grain handling and transportation system on the Canadian prairies. Included in this was an assessment of ways in which the benefits of system rationalization could be made available to compensate those individuals who might be disadvantaged by any changes. A companion study confirmed, at a detailed sample level, the previously estimated savings which would be gained from using unit trains to transport grain. The Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER) was updated and maintained, and work was started on refining a traffic assignment model for the enquiry phase. Such a model will estimate the actual road usage involved when rail rationalization or delivery point closure occurs and is a significant improvement over the present assumptions.

Water Transport

Building on earlier work concerning the maritime transport of Canada's international bulk trade, an analysis of the open-market portion of Canadian bulk shipping was completed and published. Among other things, the study indicated a high degree of control of deep-sea bulk transport by foreign importers of bulk commodities. In this same context, research work on the relationship of national shipping fleets to balance of payments considerations documented conditions under which shipping provides positive contributions. As well, a branch study investigated further the applications of contestable market theory to liner trades and identified practical policy implications. Finally, with reference to domestic maritime transport, Eastern Canada's coasting trade was examined in a study which detailed, among other things, the dominant role of Canadian flag ships in coastal trades and the non-importance of intercoastal traffic. The branch also completed a preliminary assessment of the viability of the Mississippi River waterway as an alternative route for export of Canadian commodities, especially grains and, in cooperation with the Province of Ontario, a study was undertaken of the relative competitiveness of the water mode, using the Great Lakes/ St. Lawrence Seaway system, with the rail and road modes for movement of commodities from Ontario centres to tidewater.

In addition to the preceding, the branch, in cooperation with the Water Transport Committee undertook, at the request of the Minister of Transport, a second phase of a study into conditions in the Canada-South America ocean shipping trades. This investigation was primarily directed towards determining the reactions of various interested parties in Canada to potential policy options and, in general, there was a preference for less interventionist measures as opposed to economic sanctions. The study was presented to the Minister in October.

Intermodal Transport

Investigative studies of intermodal developments by the branch continued and several reports were issued. In terms of basic documentation, the previous work on Canadian and United States overseas trade moving through each other's ports was up-dated and published, as was the analysis describing the elements and growing importance of intermodalism in Canadian international trade.

Highway Transport

By way of assistance to the Motor Vehicle Transport Committee, a study group, composed of staff from the Research and Traffic and Tariffs branches, analyzed the operations and financial position of the CN Roadcruiser Service in Newfoundland with respect to a proposed rate increase.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and provides assistance and support on an on-going basis to the Commission's modal committees on any matters related to the transportation of persons with disabilities. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the disabled, the Office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The Office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office is finalizing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly, with Transport Canada, it published a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes.

In addition, the Office in consultation with Transport Canada, is developing training videos to deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)[1]

[1] Term expired September 1, 1986.

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. With the retirement of Mr. Yves Dubé, Vice-President (Research) in September, the branch presently reports through its Executive Director to J. David Thompson, Q.C., Vice-President (Law).

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers.

During the year, the branch provided advice to the vice-president for inclusion in comments submitted to the Minister of Transport respecting Bill C-126, the *National Transportation Act*, 1986. This Bill did not progress beyond first reading during the first session, but, with minor changes, was re-introduced in November as Bill C-18.

The branch also assisted Transport Canada and the Department of External Affairs in gathering transportation information needed to provide answers to the United States Department of Commerce's investigation into the petition by U.S. producers seeking to have countervailing duties placed on Canadian softwood lumber exports to the U.S. The Executive Director was also interviewed by the Department of Commerce investigators with respect to rate-related assistance programs administered by the branch.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act* (RA), the *Transport Act* (TA), the *National Transportation Act* (NTA), the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), and CTC regulations.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1984	1985	1986
Total Rail Freight Tariffs Filed	53 145	59 866	59 247
Total Rail Express Tariffs Filed	6 269	9 550	12 141
Total Rail Passenger Tariffs Filed	979	533	126
Total Rail Agreed Charges Filed	638	746	581
Total Agreed Charges in Effect	184	189	169
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 479	1 464	1 411

Subsidies Control Section

This section is responsible for administering certain aspects of the Commission's mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Railway Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic and Western Canada.

- *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include the Island of Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

- *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes payments to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such payments are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Payments are administered in accordance with regulations established by Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, truckers certified as eligible recipients receive assistance of 30 percent on revenue earned on westbound movements in relation to that portion of the movement performed within the select territory.

Westbound movements are also subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations, which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such assistance where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

The division also verifies payment claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

Subsidies Verification Section

This section is responsible for the external verification of payments made under the *Western Grain Transportation Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Maritime Freight Rates Act*.

The *Western Grain Transportation Act* (WGTA), proclaimed in 1983, authorizes the Commission to prescribe the annual rate scale and the percentages of rates to be paid by the federal government and shippers of grain.

Pursuant to the provisions for payments to carriers, as contained in sections 55 and 58 of the WGTA and related regulations, the unit

conducted field audits of non-Canadian Grain Commission controlled movements. The results of the audits conducted in 1986 were communicated to the Rail Economic Analysis Branch.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

Members of the section conducted an investigation of an application from Cargill Limited pursuant to section 47 of the WGTA with respect to reduced statutory grain rates to British Columbia ports. Leave to appeal was denied by the Railway Transport Committee (RTC) in March 1986, and the reduced rates remain in effect.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach Section 23 NTA case involving the shipment of wood chips from the British Columbia interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. A final report was distributed to the affected parties for comment in May 1985. In April 1986, the application for review was withdrawn, and the review committee closed its file on the matter.

The staff assisted the Review Committee in the preparation of its reasons for the decision with respect to special interswitching charges at Montréal East, Que. The committee had concluded that for the purpose of sections 276 and 277 of the *Railway Act*, it was the total freight rate which must be considered and not its individual components such as special interswitching charges.

Traffic and Tariffs Branch staff provided support to the RTC during hearings concerning the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. The committee's final decision was issued in April 1986 and recommended the establishment of a joint federal-provincial-municipal task force to resolve the various aspects of this matter. In the interim, as required by the RTC, traffic will continue to be rerouted via the Burlington Northern ferry slip in East Vancouver.

Branch staff had a continuing involvement with the RTC's investigation of CN's Newfoundland container service. In February, the committee issued a decision which determined the appropriate costing methodology for that service and ordered CN to use that methodology to ensure that rates it established on that service are compensatory.

Section staff also participated in the RTC investigation of a complaint made by a number of Western Canadian woodpulp mills that a four percent freight rate increase applied by CN and CP Rail violated a 1981 RTC order that freight rate parity be maintained between Western Canadian and U.S. Pacific Northwest origin points. In December, the committee decided that the increase did not maintain parity and disallowed it. The committee also decided that it would hold a public hearing to determine whether its 1981 order can be maintained in light of the current regulatory environment.

Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd. filed an application to the RTC pursuant to section 281 of the *Railway Act* alleging that certain VIA "deep discount" fare promotions are prejudicial to the public interest. The applicants submitted that the VIA discount fares involving reductions in the range of 50 to 70 percent which were in effect for varying periods of time between March and May 1986 were lower than bus fares and were predatory. The applicants were granted leave to appeal the subject fares in May 1986. Section staff are investigating the matter and a staff report is being prepared.

Section staff prepared a report for the RTC concerning a complaint with respect to a proposed rate increase for the Ambassador Bridge, between Windsor, Ont. and Detroit, Mich. The RTC denied the application to postpone the increase, and the decision has been appealed to the Review Committee.

The section investigated an application from six residents of Guelph and Kitchener-Waterloo, Ont. respecting the level of VIA Rail fares between those cities and Toronto. The applicants submitted that increases of up to 50 percent in the VIA Rail fares between December 1984 and December 1985 were not in the public interest. An RTC decision denying leave to appeal was issued in August 1986.

Section staff investigated certain allowances made by CN to shippers in apparent contravention of subsection 380(1) of the *Railway Act*. As a result of the investigation, CN was ordered to amend certain tariff items to include the specific dollar amount of such allowances and to ensure that other tariff items which provide for such allowances include the specific dollar amounts.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual orders to prescribe 1986 and 1987 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Section staff assisted the Review Committee in a re-examination of RTC Order No. R-38526, of Oct. 1, 1985, with respect to an application by Gainers Inc. requiring declaration of the applicable tolls on meat shipments from Alberta to Eastern Canada. The Review Committee denied CP Limited leave to appeal, citing insufficient grounds for review.

Members of the section are particpating in the investigation of a complaint by the Mud River Traders Association made under section 264 of the *Railway Act*. The association has requested that the Commission disallow a freight tariff because the rates will substantially increase the cost of moving goods between Armstrong and Mud River, Ont.

Members of this section participated in field audits of payments made to railways pursuant to section 55 of the *Western Grain Transportation Act*. Section staff also continued to monitor the various amendments filed with the Commission pursuant to the Act.

During the year, section staff investigated numerous complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and assisted other Division staff in matters related to proposed changes in the CTC General Orders.

The section also analyzed and prepared numerous reports on freight rates for use by the Office of Economic Regulatory Reform.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1986 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the coordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, the development, maintenance and use of a traffic flow data base, and research and investigation into the effects of the proposed transportation deregulation legislation.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, the annual order, dated May 28, 1986, and four supplementary orders prescribing 1986 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products. Staff prepared a draft decision, for approval and release by the committee, in the matter of an application to rescind certain prescribed rate levels. Staff also finalized the order, for RTC issuance, to prescribe 1987 rate levels.

In 1986 section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, coordinated the field audits of 35 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The comprehensive, multi-year traffic flow data base containing rail movements within, into, and out of Canada and assisted highway movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 48 times by various federal, provincial and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the U.S. *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*; also for projects such as those dealing with the data request from the U.S. Department of Commerce related to its investigation into Canadian softwood lumber exports to the U.S. and the Canada-U.S. Free Trade negotiations. In addition, five "Commodity Flow Analysis" publications that use the data base as

their source material were printed during the year.

Two new automated systems were developed during the year by section staff. The first was designed to facilitate the production of RTC orders prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products and the second will be used to improve the efficiency of WGTA field audits by the Subsidy Verification Section.

Section staff also participated in studies designed to assess the impact of the proposed transportation legislation. These projects included the feasibility and establishment of a rail freight monitoring function and publication, the effect on Canadian railways of the implementation of the *Staggers Rail Act* of 1980, and the potential impact of the introduction of confidential contracts and competitive line rates in Canada.

Staff also continued to maintain, update and prepare a revised manual for the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry.

In 1986, section staff also amended a draft decision, for issuance by the Motor Vehicle Transport Committee, March 3, 1986, in respect of a 1985 hearing pertaining to a TerraTransport Roadcruiser tariff filing. Staff also assessed the company's financial position, in consideration of an additional tariff increase, prior to recommending allowance of the revised passenger fares.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Case Decided in 1985

CP Limited v. CTC and the City of Toronto et al.

Supreme Court of Canada
Files: 83-A-340
A-1471-83

In November 1982, Canadian Pacific Limited (CP Limited) demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station.

The Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing, and by a decision dated April 28, 1983, ruled that it had jurisdiction in the matter, and that CP Limited had carried out the removal of the station without first seeking the required approval from the committee. CP Limited appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the committee had erred in deciding that such approval was necessary.

On Jan. 10, 1985, CP Limited applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal pronounced on Dec. 18, 1984, on the grounds that the said Court erred in refusing to deal with the questions of law and jurisdiction before it on the appeal from the CTC decision dated April 28, 1983, and that it also erred in failing to certify a meaningful opinion upon any question of law or jurisdiction.

Leave to appeal was denied by the Supreme Court of Canada on Feb. 21, 1985.

(This case was mistakenly reported in last year's annual report as scheduled for hearing in February 1986, when in fact leave to appeal to the Supreme Court of Canada was denied on Feb. 21, 1985.)

Case Discontinued in 1986

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-301
A-508-84
86-A-302
A-145-86

On April 2, 1984, leave to appeal was granted to CP Limited respecting a Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee (RTC), both dated Dec. 22, 1983, ordering CP Limited, *inter alia*, to develop and submit to the committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan. 1, 1986.

Following public hearings, the RTC issued a Decision and Order No. R-38851, both dated Dec. 30, 1985, which modified the above mentioned order and the implementation date of its "Preferred Plan" regarding alleviating hazards on the Vancouver waterfront, and by directing a dangerous commodity phase-out by April 15, 1986. Leave to appeal this decision and order was granted on Feb. 28, 1986.

On May 28, 1986, the appellant CP Limited discontinued its two appeals from Decision and Order Nos. R-36012 and R-38851.

Cases Decided in 1986

CN v. CTC and Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 19659

After a public hearing, the Railway Transport Committee (RTC), by Order No. WDR 1983-00246 of Dec. 21, 1983 (as amended since by Order No. WDR 1984-00030 of March 15, 1984) ordered:

1. that Canadian National Railway Company (CN) furnish reasonable and specific facilities for the adequate and suitable accommodation of traffic at the site of the grain terminal at Ridley Island;

2. that CN acquire property interests in lands upon which the receiving and departure yard would be located; and

3. that CN provide reasonable facilities for the placing of railcars on Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.'s unloading tracks, and the removal of empty railcars from the Prince Rupert Grain and Ridley Grain Ltd.'s transfer tracks for return to the receiving and departure yard.

CN applied for leave to appeal the order (which was confirmed by the Review Committee on April 30, 1985) claiming various errors of law and jurisdiction on the part of the Commission.

The Federal Court of Appeal denied CN leave to appeal the decision of the RTC and also denied an extension of time to apply for leave to appeal the Review Committee's decision. A motion for reconsideration pursuant to the Federal Court Rules was afterwards heard and dismissed by the Court.

A subsequent motion for leave to appeal in the Supreme Court of Canada was dismissed on May 22, 1986.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-372
86-A-305

On March 19, 1986 the Federal Court of Appeal dismissed the application for leave to appeal a decision of the Review Committee dated Nov. 25, 1985, which in turn denied a review of RTC Order No. R-38351. The latter had ordered CP Limited to comply with the Railway Air Brake Minimum Inspection Testing and Operating Standards by a specific date.

Chief Enoch Bird et al. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
File: 86-A-327

Following a Federal Court of Appeal judgment of July 12, 1985 (reported in the 1985 annual report) and public hearings, the Railway Transport Committee (RTC) issued Order No. R-39225 dated April 4, 1986 and a decision dated March 24, 1986 by which it decided that the areas on which CN sought authority to construct a second mainline track were existing highways within the meaning of section 196 of the *Railway Act*.

The applicants sought leave to appeal the RTC determination, but by Order of the Federal Court of Appeal dated Nov. 21, 1986, the application for leave to appeal was dismissed.

Quebecair v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-22
86-A-325

The applicant Quebecair sought both leave to appeal under subsection 64(2) of the *National Transportation Act* and an extension of time to begin proceedings to review and set aside, pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*, Air Transport Committee Decision No. 9669 dated April 4, 1986, which did not disallow CP Air Lines' acquisition of Nordair Ltd.

On June 24, 1986, the Court dismissed both applications.

The Corporation of the Township of Nakina v. CN

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-358
A-80-86

An application for leave to appeal the decision of the Railway Transport Committee (RTC) rendered on Aug. 16, 1985 and Order No. R-38414 issued on that same date was filed by the Corporation of the Township of Nakina in September 1985.

The RTC, upon an application for approval by Canadian National Railway Company (CN) pursuant to section 120 of the *Railway Act* relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont., found that the changes at Nakina constitute a removal, closure or abandonment of the Nakina station and would result in removal of employees.

The applicant sought leave to appeal the committee determination that the effects of a run-through on the Township of Nakina are not a

matter within its jurisdiction as found in section 120 of the *Railway Act*.

The Court's decision, rendered on June 26, 1986, held that "to exclude from consideration any class or category of interests which form part of the totality of the general public interest is ... an error of law ...", and that "evidence dealing with the probable economic effects of the proposed changes on the surrounding communities would ... be relevant to the question of the public interest".

CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-326-86

The applicant CP Limited sought relief from the refusal of the Railway Transport Committee to stay its Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 (reported in case **CP Limited v. CTC**, file no. 85-A-366, dealing with the requirement to capitalize the cost of locomotive rebuilds), pending the determination of the appeal of this order to the Federal Court of Appeal.

The application was heard on April 29, 1986 and adjourned. The applicant subsequently was granted a stay by the Review Committee of the CTC.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-374
86-A-4

These were applications for an extension of time in which to file an application for leave to appeal and for leave to appeal Decision No. WDR 1985-02, dated Feb. 8, 1985 (referred to in the case **CP Limited v. CTC**; **CN v. CTC**, file nos. 20039 and 20024, dealing with the relocation of rail facilities in the city of Regina).

On Feb. 20, 1986, the Court dismissed the application for an extension of time which resulted in the dismissal of the applications for leave to appeal.

Cases Pending in 1986

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

The Railway Transport Committee (RTC), by a decision dated April 14, 1983, ordered an amendment to Canadian Pacific Limited's (CP Limited) demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

CP Limited has submitted that the CTC had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569, which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881, which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Limited also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by subsection 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

Pursuant to leave of the Federal Court of Appeal granted Aug. 5, 1983, CP Limited has appealed the decision of the RTC made April 14, 1983. The matter has yet to be argued before the Federal Court.

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Co. applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee dated Dec. 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail

Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

The applicant submits that where an objection is made pursuant to subsection 27(3) of the NTA, the CTC is required to make an adjudication and contemplate both a decision and an order or, in the alternative under paragraph 46(1)*(c)* of the NTA, to exercise its discretion to act by order and attach conditions to the order as it sees fit. It adds that if the CTC must make an order or can make an order, it has jurisdiction to attach conditions to any such order.

The applicant argues that the CTC, therefore, committed an error of jurisdiction by improperly failing to exercise its discretion and/or jurisdiction and issue an order to which the conditions requested by the applicant would be attached.

The motion for leave to appeal has not yet been disposed of.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-322
A-515-86

On Aug. 13, 1986, the appellant was granted leave to appeal a Review Committee decision dated March 7, 1986. This decision in turn found no grounds for reviewing Railway Transport Committee Order No. R-38526 dated Oct. 1, 1985, which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alta. to Eastern Canada.

The case is still pending.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-363

By notice of motion dated Nov. 21, 1986, the applicant seeks leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39915 dated Oct. 23, 1986. This order implemented certain recommendations of the RTC investigation into the collision of a VIA passenger train and a CN freight train known as the "Trudel Collision".

It is alleged that the CTC exceeded the terms of reference of the inquiry and exceeded its jurisdiction under the *Railway Act* by ordering the installation of event recorders in locomotives.

The motion has yet to be heard.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations. Spéribel argued that the provincial transport authority and not the CTC had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required pemit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the CTC erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

There has not been any new development since April 21, 1983.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-359
A-10-86

CP Limited (the applicant) applied in October 1985 for leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) decision dated Aug. 27, 1985, which had the effect of interpreting an agreement between CP Limited and VIA Rail Canada Inc. and set both the terms and conditions, including the terms of compensation, pursuant to which the applicant

would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the RTC, according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on Aug. 27, 1985.

The applicant contends that the committee erred as a matter of law or jurisdiction in that the CTC, being a creature of statute, does not have inherent jurisdiction nor any jurisdiction conferred by Parliament to entertain "a claim of a civil or contractual nature between subject and subject".

It added that in any event, under the agreement in relation to which the RTC purported to interpret the rights of the parties, jurisdiction was given to an arbitrator to be appointed according to the terms of the agreement and not the RTC.

On Nov. 29, 1985, leave to appeal was granted. The appeal has not yet been heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-336

By notice of motion dated July 17, 1986, the applicant seeks leave to appeal a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleges that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,

- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court motion is being kept in abeyance until one month after the Review Committee decision is rendered.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montréal, Que. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- Freight Traffic Interswitching regulations; and
- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-316

By notice of motion dated March 18, 1986, leave to appeal is being sought from Railway Transport Committee Order No. R-39045 dated Feb. 14, 1986 directing Canadian National Railway Company (CN) to apply certain costing criteria in determining freight rates on its container traffic to and from the Province of Newfoundland. The applicant submits that the CTC erred in law in concluding that section 276 of the *Railway Act* was not subject to the Terms of Union, 1949, between Newfoundland and Canada, and in ordering CN to file freight rates for container traffic to and from Newfoundland in compliance with the said section 276.

Subsequently, the applicant requested the CTC's Review Committee to reconsider this matter. The Court has directed that the motion be held in abeyance pending issuance of the Review Committee decision.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-364
A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted Sept. 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies, and therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CN v. CTC
CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Applications were filed by the applicant railways for an Order of Prohibition to prohibit the CTC from considering the application of the City of Regina to relocate certain facilities owned and operated by the applicants on the grounds that there is no jurisdiction in the CTC to consider a phased relocation application, this application known as Regina Rail Relocation - Phase II.

The motion was heard on Oct. 7, 1986 and in December, the Court requested further argument on the subject of the Trial Division jurisdiction.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the

order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The appeal had not been heard by the end of 1986.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Supreme Court of Canada
Files: 20039 (CP)
20024 (CN)

Applications were made to the Federal Court - Trial Division under section 18 of the *Federal Court Act* by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP Limited) for a Writ of *Certiorari* to quash CTC Decision No. WDR 1985-02 dated Feb. 8, 1985 and for a Writ of Prohibition against the CTC to prohibit it from considering the application of the City of Regina made pursuant to the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA) to relocate certain facilities owned and operated by CN and CP Limited and used by VIA Rail Canada Inc, this application known as Regina Rail Relocation - Phase I.

By orders of the Court issued on May 7, 1985, it was ordered that the applications by CN and CP Limited be heard together.

CN and CP Limited argued that the CTC acted beyond its jurisdiction as:

1. the application of the City of Regina did not comply with subsection 3(1) of the RRCA and thus, the Commission was unable to make a determination under subsection 5(1);

2. paragraph 3(5)*(a)* of the RRCA had not been complied with; and

3. the CTC did not satisfy itself that subsection 5(1) of the RRCA had been complied with.

The City of Regina argued that all requirements set forth in sections 3 and 4 of the RRCA have been met. It added that nothing in the RRCA either expressly or by implication requires that an urban development or transportation plan fulfill a long-term stated intention of an applicant with respect to railway relocation or precludes applications for railway relocation in stages.

The City of Regina argued further that the requirements of section 4 had been met by the financial plan filed with the Commission and that, in any case, the Commission was not restricted to this plan in determining the net costs of railway relocation as it will form its opinion after holding a hearing as required by subsection 5(2) of the RRCA.

The applications by CN and CP Limited were dismissed on Nov. 22, 1985, the Court ruling it was without jurisdiction over the matter. The appellants subsequently appealed to the Federal Court of Appeal which, in a judgment of June 17, 1986, upheld the Trial Division judgment. Applications for leave to appeal to the Supreme Court of Canada were heard by the Court on Oct. 1, 1986 and on Dec. 18, 1986, the Court rendered its judgment, denying leave to appeal.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-358
A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated Nov. 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montréal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-369

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated Oct. 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

The case has not yet been heard.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-317
A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated Feb. 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved is: did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

By notice of motion dated June 26, 1986, the applicant seeks leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court therefore ordered that the time within which the applicant must seek leave to appeal is

one month from the Review Committee determination.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

This appeal arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s license by permitting it to expand its transborder commercial air services. Leave to appeal this decision was granted Feb. 23, 1984.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of "public convenience and necessity", and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

The appeal is expected to be heard in early 1987.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the Railway Transport Commission (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-366

Canadian Pacific Limited (CP Limited) applied in October 1985 for leave to appeal Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the

capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claims the order is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated Sept. 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

Leave to appeal was granted by the Federal Court of Appeal, and the matter has not yet been heard.

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel.

In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek its intervention to have those tariff provisions disallowed. The trial has not yet taken place.

On May 9, 1986, an application was filed with the Air Transport Committee (ATC) requesting that the licence of Air Canada be suspended or cancelled, and a substitution made in the carrier's tariff recognizing the right of disabled persons to determine their own self-reliance for the purpose of air travel.

By Decision No. 10205 dated Nov. 4, 1986, the ATC approved the application in part by holding that the carrier's tariff provision at issue was contrary to section 113 of the Air Carrier Regulations, and by requiring the carrier to substitute a new tariff rule which accepts a disabled person's determination as to self-reliance.

It is expected that the Federal Court action will be discontinued.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The case has not come to trial.

APPENDICES

A – *Western Division* 75

B – *Railway Transport Committee* 83

C – *Air Transport Committee* 107

D – *Water Transport Committee* 117

E – *Motor Vehicle Transport Committee* 121

F – *Review Committee* 123

G – *Research Branch* 127

APPENDIX A
Western Division

I – Branch Line Hearing Decisions, 1986 76

II – Decisions and Orders, 1986 76

III – Removal of Other Trackage Applications on Hand, Dec. 31, 1986 79

IV – Grain Dependent Branch Lines, 1986-87 79

I – Branch Lines Hearing Decisions, 1986

Subdivision	Date	Decision
CN Porter	Aug. 19	Oban to Cando, Sask. a distance of 18.0 miles. Rehearing. Decision No. WDR 1986-09. Ordered continued.
CN Corning	Aug. 21	Peebles to Corning, Sask. a distance of 14.4 miles. Decision No. WDR 1986-10. Ordered continued.

II – Decisions and Orders, 1986

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR 1986-01	WDR 1986-00009	Jan. 28	Ordered CN to continue operation of a mixed-train service between Edmonton and Waterways, Alta.
WDR 1986-02	WDR 1986-00030	Feb. 21	Granted a request by CN to remove station agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Grand Centre and Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and to replace station buildings at Wainwright, Hinton, Edson, Biggar and Unity with passenger-train shelters. Application to remove agent and building at Lloydminster, Alta. was denied.
	WDR 1986-00047	March 19	By Order and Reasons for Order of the same date, the Commission enforced an undertaking given in 1919 by a predecessor of the present City of Winnipeg in a dispute between CP Rail and the city concerning the cost of automatic protection at a level grade crossing.
	WDR 1986-00105	May 8	Authorized CN to abandon operation of the Oakland Subdivision between mile 1.0 and Oakland, Man.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
	WDR 1986-00103	May 8	Emanating from a statutory reconsideration of a CN abandonment application, ordered CN to abandon the operation of the Neepawa Subdivision between Neepawa and Rossburn Junction, and the Rossburn Subdivision between Rossburn Junction and a point between Bethany and Springhill, Man., conditional upon the completion within five years of a federal-funded rationalization project under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.
WDR 1986-03	WDR 1986-00126	May 28	Resolved a dispute between the forage seed industry and CP Rail and CN by ruling that alfalfa seeds in sacks are eligible for carriage by rail under the *Western Grain Transportation Act* but that all other forage seed in sacks are not eligible. The Western Division recommended further remedial action to the federal government.
WDR 1986-04		May 28	Resolved a dispute over crossing maintenance charges between the County of Red Deer No. 23 (Alta.) and CN in favour of the municipality.
WDR 1986-05		May 28	Resolved a dispute between the Whitemud Watershed Conservation District Board (Man.) and CN over the costs of proposed drainage works by allocating capital costs against the Conservation Board and maintenance costs against the railway company.
	WDR 1986-00125	May 28	By Order and Reasons for Order of the same date, the Commission refused to depart from its normal cost allocation formula with regard to the installation and maintenance of automatic protection at level grade crossings. Order No. WDR 1986- 00047 dated March 19, 1986, was confined to the specific facts of that case only.
WDR 1986-06	WDR 1986-00213	Aug. 14	Authorized CN to abandon the operation of the Lac La Biche Subdivision between Bon Accord (mile 9.50) and Egremont (mile 29.66), Alta.
WDR 1986-07	WDR 1986-00214	Aug. 14	Authorized CN to abandon the operation of the Brazeau Subdivision between mile 97.0 and Brazeau (mile 149.6), Alta.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR 1986-08	WDR 1986-00212	Aug. 15	Authorized CN to abandon the operation of the Demay Subdivision between Camrose Junction (mile 1.3) and Roundhill (mile 12.0), Alta.
WDR 1986-09	WDR 1986-00219	Aug. 25	Denied outstanding application by CN to abandon operation of the Porter Subdivision, Sask.
	WDR 1986-00241	Sept. 4	By Order and Reasons for Order of the same date, rescinded a 1976 order in respect of the installation of automatic protection at a level grade crossing in Winnipeg over the objection of the city. This reflects current policy requiring timely execution of orders carrying a grant towards the cost of protective devices at level grade crossings.
WDR 1986-10	WDR 1986-00254	Sept. 22	Denied outstanding application by CN to abandon operation of the Corning Subdivision, Sask.
	WDR 1986-00279	Oct. 29	By Order and Reasons for Order of the same date, reinforces existing principles of cost allocation where seniority in right at a level grade crossing is transferred as part of the evolution of an existing road network.
	WDR 1986-00285	Nov. 7	Emanating from a statutory reconsideration of a CP Rail abandonment application, ordered CP Rail to abandon the operation of the Colonsay Subdivision between Amazon and Colonsay, Sask., conditional upon the completion within one year of a federally funded rationalization scheme under the Branch Line Rehabilitation Program.
WDR 1986-11		Nov. 28	Constitutes a service review of passenger, mixed and freight trains operating between Edmonton and Waterways, Alta.
WDR 1986-12	WDR 1986-00307	Dec. 3	Constitutes the final decision of the Commission requiring CN to continue operation of the Porter Subdivision, Sask., and establishes a local committee to examine future options respecting this line.

Interlocutory Decisions

File: 50185		July 11 Aug. 15	The Commission issued formal directions to the City of Regina, CN and CP Rail in connection with Phase I of the Regina rail relocation application.

III – Removal of Other Trackage Applications on Hand Dec. 31, 1986

Subdivision	Mileage	Location	Designation
CP Rail Brandon Yard	Brandon Yard	Manitoba	Industrial Trackage
CP Rail Winnipeg Beach	17.70	Manitoba	Siding Trackage

IV – Grain Dependent Branch Lines, 1986-87*

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY*

Subdivision	From	To	Miles
Acadia Valley	Eyre Jct. (M. 0.0)	Acadia Valley (M. 23.7)	23.7
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	Alliance (M. 59.2)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	England (M. 75.0)	25.9
Arborfield	Crane (M. 0.0)	Arborfield (M. 19.4)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	Athabasca (M. 93.1)	72.9
Avonlea	Parry (M. 29.8)	Moose Jaw (M. 83.8)	54.0
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	Barrhead (M. 26.1)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	Battleford Jct. (M. 7.8)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	Willowbunch (M. 71.5)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	Big River (M. 56.5)	56.5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (M. 0.0)	Denholm (M. 116.5)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	Cactus Lake (M. 40.3)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	Paradise Hill (M. 15.7)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	Grand Centre (M. 61.1)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	Carrot River (M. 51.1)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	Laird (M. 28.2)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	Graysville (M. 50.9)	50.9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (M. 39.2)	Riverhurst (M. 110.5)	71.3
Chelan	Reserve (M. 0.0)	Crooked River (M. 60.1)	60.1
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	Beechy (M. 94.3)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	Corning (M. 15.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 33.5)	Elk Point (M. 139.6)	106.1
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	Swan River (M. 98.5)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	Kipling (M. 128.6)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	St. Louis (M. 86.4)	62.8
Demay	Camrose Jct. (M. 0.0)	Ryley (M. 25.0)	25.0
Dodsland	Biggar (M. 0.0)	Smiley (M. 79.2)	79.2
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 104.8)	104.8
Erwood	Swan River (M. 0.0)	Birch River (M. 23.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	McCallum (M. 87.5)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	Dawson Creek (M. 138.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	Elgin (M. 42.4)	42.4

Subdivision	From	To	Miles
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	Churchill (M. 509.9)	179.6
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	Bon Accord (M. 9.5)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	Whitmore (M. 115.5)	115.5
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 43.8)	43.8
Matador**	Matador Jct. (M. 0.0)	Kyle (M. 29.7)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	Belmont (M. 102.2)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	Rossburn Jct. (M. 5.3)	5.3
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	Paddockwood (M. 23.9)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	Hines Creek (M. 113.4)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	Cando (M. 18.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	Sturgis Jct. (M. 65.3)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	Kelvington (M. 113.6)	46.2
Rhein	Campbell (M. 0.0)	MacNutt (M. 45.2)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	Glaslyn (M. 69.6)	69.6
Rossburn	Rossburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M. 104.3)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	Spirit River (M. 357.2)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	Humbolt Jct. (M. 54.1)	54.1
Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			**3 224.3**

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	From	To	Miles
Altawan	Shaunavon (M. 0.9)	Manyberries (M. 122.1)	122.1
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M. 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0) (including Tribune Spur M. 7.0)	Minton (M. 79.1)	86.1
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Colonsay	Dilke (M. 21.3)	Colonsay (M. 108.5)	87.2
Colony	Rockglen (M. 0.0)	Killdeer (M. 24.6)	24.6
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Big River (79.8)	79.8
Furness	Epping (M. 0.0)	Paradise Valley (M. 19.5)	19.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0) (including Spur M. 15.0)	Souris (M. 145.0)	154.0
Gravelbourg***	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8

Subdivision	From	To	Miles
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Weyburn (M. 61.7)	61.7
Lac du Bonnet	Birds Hill (M. 6.0)	Lac du Bonnet (M. 65.7)	59.7
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.6)	104.6
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4
Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			**3 628.1**

* Inwood Subdivision, Fisher Branch, Man. to Grosse Île, Man. 71.5 miles, and Stettler Subdivision, Ferlow Junction, Alta. to Dinosaur, Alta. 108 miles, removed from grain dependent status effective Aug. 1, 1986.

** Owned by CP Rail, operated by CN.

*** Owned by CN, operated by CP Rail.

APPENDIX B
Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1986 84

II – Orders and Decisions, 1986
Non-Prairie Branch Line Abandonment 89

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment
Applications on Hand, December 31, 1986 93

IV – Orders and Decisions, 1986
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services) 96

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1986 98

VI – Payments, 1986
Western Grain Transportation Act 99

VII – Summary of Total Claims and Payments
to Eligible Railways, 1985 100

VIII – Summary of Claims and Payments, 1985
Canadian National Railway Company 100

IX – Summary of Claims and Payments, 1985
Canadian Pacific Limited 101

X – Summary of Claims and Payments, 1985
Algoma Central Railway 101

XI – Summary of Claims and Payments, 1985
Quebec North Shore and Labrador Railway Company 101

XII – Claims and Payments, 1985
Section 256 (Unprotected Branch Lines) 102

XIII – Claims and Payments, 1985
Section 258 (Protected Branch Lines) 105

XIV – Claims and Payments, 1985
Section 261 (Passenger-Train Services) 106

I – Decisions Issued, 1986

Date Rendered	Subject	Disposition
Jan. 15	Application by CN for authority to abandon the operation of the Cannington Spur off the Uxbridge Subdivision, Ont. Decision and Order No. R-38889.	Granted.
Jan. 20	In the matter of the reconsideration of CP Rail's application, pursuant to subsection 254(5) of the *Railway Act*, for authority to abandon the operation of a) the Témiscaming Subdivision, between Gendreau and Laverlochère, Que., and b) the Ville-Marie Subdivision, between Gaboury and Ville-Marie, Que. Decision and Order No. R-38908.	Granted.
Jan. 23	Application by CN for authority to abandon the operation of the Fergus Subdivision, from a point near Lynden Junction to Galt (Cambridge), Ont. Decision and Order No. R-38922.	Granted.
Jan. 24	Application by VIA Rail Canada Inc. pursuant to section 134 of the *Railway Act* for authority to provide locker service at the Montréal Central Station. Decision and Order No. R-38931.	Granted.
Feb. 14	Application by CN for authority to abandon the operation of the Penetang Subdivision between North Colwell and Hendrie, Ont. Decision and Order No. R-39042.	Granted.
Feb. 14	In the matter of an investigation into CN's Newfoundland Container Rates. Decision and Order No. R-39045.	CN to file new rates.
Feb. 24	In the matter of a reconsideration of CN's application for authority to discontinue the operation of the passenger-train service between Hearst and Nakina, Ont., which is operated by VIA Rail Canada Inc. Decision and Order No. R-39047.	Granted in part.
Feb. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Pagwa Subdivision between Calstock and Nakina, Ont. Decision and Order No. R-39046.	Granted in part.

Date Rendered	Subject	Disposition
Feb. 25	In the matter of the review of the application by CN for authority to abandon the operation of the Forest Subdivision, from a point near Lucan to Forest, Ont. Decision and Order No. R-39048.	Granted in part.
Feb. 26	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Minto Subdivision between South Devon and Minto, including the Minto Industrial and Long Spurs, N.B. Decision and Order No. R-39061.	Granted.
Feb. 27	Application by ConRail for authority to abandon the operation of its Montréal Branch, in Que. Decision and Order No. R-39068.	Granted.
Feb. 28	Application by CN for authority to abandon the operation of the Des Ormeaux Spur off the Sorel Subdivision, Que. Decision and Order No. R-39069.	Granted.
Mar. 3	Application by CN for authority to abandon the operation of the Stanley Spur off the Nashwaak Subdivision, N.B. Decision and Order No. R-39105.	Granted.
Mar. 6	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Interim Decision.	
Mar. 12	Application by CN for authority to abandon the operation of the Centreville Subdivision between Valley and Centreville, N.B. Decision and Order No. R-39165.	Granted in part.
Mar. 26	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1986/87.	Certain lines designated.
Apr. 1	Application by CN for authority to abandon the operation of the Caraquet Subdivision between East Bathurst and Tracadie, including the Shippegan Spur, N.B. Decision and Order No. R-39217.	Denied.
Apr. 2	Application by CN for authority to abandon the operation of the Témiscouata Subdivision between Cabano, Que. and Edmundston, N.B.	Denied.

Date Rendered	Subject	Disposition
Apr. 4	Application by CN for authority to construct a second mainline track at grade across certain road allowances located within the Village of Kapasiwin, Alta., on its Edson Subdivision. Decision and Order No. R-39225.	Granted.
Apr. 15	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Final Decision.	
Apr. 23	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Toronto Census Metropolitan Area.	
May 9	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Kingston Subdivision between Tichborne and Kingston, Ont. and between miles 101.85 and 102.09. Decision and Order No. R-39327.	Granted in part.
May 22	Application by CP Rail on behalf of the Dominion Atlantic Railway Company for authority to abandon the trackage between miles 4.4 and 57.6 of the Truro Subdivision, N.S. Decision and Order No. R-39358.	Granted.
May 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the Inverness Subdivision between Port Hastings Junction and Inverness, N.S. Decision and Order No. R-39392.	Granted.
May 29	Application by Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd. for leave to appeal certain VIA Rail Canada Inc.'s passenger tariffs.	Granted in part.
June 25	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Montréal and Ottawa Subdivision between Rigaud, Que. and the M&O Junction, Ont. Decision and Order No. R-39494.	Granted with a recommendation to Minister.
August 26	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Deseronto Spur of the Kingston Subdivision, from Napanee to Deseronto, Ont. Decision and Order No. R-39694.	Granted.
August 28	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Shore Line Subdivision between mile 10.0 and Lepreau, N.B. Decision and Order No. R-39695.	Granted.

Date Rendered	Subject	Disposition
August 29	Application by Paul de Man et al dated Jan. 27, 1986, pursuant to sections 280 and 281 of the *Railway Act*, for leave to appeal VIA Rail Canada Inc.'s tariff on the Toronto-London (via Stratford) service. Decision.	Denied.
August 29	Application by Quebec North Shore and Labrador Railway pertaining to the operation of cabooseless trains (relief from UCOR Rule 90A on unit ore trains). Decision.	Granted.
August 29	In the matter of section 120 of the *Railway Act*; and in the matter of CN's proposed rail operational changes to freight train service between Nakina and Armstrong, Ont.; and in the matter of complaints received by the RTC, in connection with the said changes by CN; and in the matter of the RTC Decision dated Aug. 16, 1985. Reasons for Decision.	
September 4	Application by CN for authority to abandon the operation of its Granby Subdivision between Waterloo and a point near Granby, Que. Decision and Order No. R-39701.	Granted in part.
October 10	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Smiths Falls Subdivision, from a point near Richmond to a point near Smiths Falls, Ont., a distance of 22.3 miles, Decision and Order No. R-39889.	Granted in part.
October 29	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Kensington Subdivision from Linkletter to Tignish, P.E.I. Reasons for Decision.	Denied.
November 5	Application by the Canadian Transit Company; under the *Railway Act*, R.S.C. 1970, C. R-2, section 141, for authority to take without consent of the owner, a fee simple interest in certain land in the City of Windsor, County of Essex, Ont.; and in the matter of the *Canadian Transit Company Act* 1921. Decision.	Denied.
December 4	Application by CN for authority to abandon the operation of the Argentia Subdivision from Placentia Junction to Argentia, Nfld. Decision and Order No. R-40085.	Granted.

Date Rendered	Subject	Disposition
December 4	In the matter of a complaint made by CP Rail Engineman B. Freisting, pursuant to subsection 85(1) of Part XI of the Operating Employees' Safety and Health Regulations (CTC 1983-7 Rail) in respect of disciplinary action taken against him by CP Rail on April 4, 1986 and in the matter of paragraph 85(5)(d) of Part XI of the Operating Employees' Safety and Health Regulations where, under subsection 85(4), the committee determines that a company or any person in charge has taken any action described in subsection (1) without just cause, the committee may by order, require the company to rescind any disciplinary action taken against the employee affected by the action. Decision and Order No. R-40083.	Upheld.
December 29	Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of its Simcoe Spur, off mile 74.3 Cayuga Subdivision, from Port Dover to Simcoe, Ont. Decision and Order No. R-40155.	Granted.

II – Orders and Decisions, 1986
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct.-Argentia 0.00 - 20.69	R-40085-Dec. 4	Ordered abandoned effective Jan. 3, 1987.
Prince Edward Island			
CN/Kensington	Linkletter-Tignish 19.45 - 84.61	Reasons for Oct. 29 Decision	Ordered continued by Order No. R-38842, Nov. 14, 1985.
Nova Scotia			
CP Rail (DAR)/Truro	Mantua-Truro 4.4 - 57.6	R-39358-May 22	Ordered abandoned effective June 26, 1986.
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness 0.00 - 55.64	R-39392-May 27	Ordered abandoned effective July 31, 1986.
New Brunswick			
CP Rail/Minto	Marysville-Minto 0.9 - 33.6	R-39061-Feb. 26	Ordered abandoned effective Mar. 28, 1986.
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Sutherland 0.00 - 2.40	R-39105-Mar. 3	Ordered abandoned effective April 2, 1986.
CN/Centreville	Valley-Centreville 0.00 - 27.72	R-39165-Mar. 12	Valley (mile 0.00) to Woodstock (mile 2.63) ordered continued. Recommendation that this portion of the line be transferred to CP Rail. Woodstock (mile 2.63) to Centreville (mile 27.72) ordered abandoned effective April 16, 1986.
CN/Caraquet	East Bathurst-Tracadie 4.34 - 72.04 (incl. Shippegan Spur 7.27 miles)	R-39217-April 1	Ordered continued.
CP Rail/Shore Line	Mile 10.0-Lepreau 10.0 - 22.5	R-39695-Aug. 28	Ordered abandoned effective Nov. 26, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Quebec			
CP Rail/Témiscaming	Gendreau-Angliers 47.5 - 116.9	R-38908-Jan. 20	Ordered abandoned effective Feb. 19, 1986.
CP Rail/Ville-Marie	Gaboury-Ville-Marie 0.00 - 7.0	R-38908-Feb. 20	
ConRail/Montréal Branch	Can./U.S Border-Huntingdon 10.25 - 17.48	R-39068-Feb. 27	Ordered abandoned Mar. 29, 1986.
CN/Sorel (Des Ormeaux Spur)	St. Grégoire-Des Ormeaux 0.30 - 4.64	R-39069-Feb. 28	Ordered abandoned Mar. 30, 1986.
CN/Témiscouata	Cabano-Edmundston 42.70 - 77.00	R-39218-Apr. 2 R-39911-Oct. 21	Ordered continued. Ordered mile 42.70 to mile 44.00 abandoned effective Nov. 20, 1986 and ordered mile 44.00 to mile 77.00 continued.
CN/Valleyfield	Barrington-Ayrness 12.00 - 26.10	R-39352-May 15	Ordered abandoned June 14, 1986.
CP Rail/Maniwaki	Laman-Wakefield 3.0 - 19.7	Telex-May 30	Stayed effective date of abandonment until July 3, 1986.
CN/St Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50 - 55.57	R-39599-July 25	Ordered continued.
CN/Granby	Waterloo-Mile 9.00 0.09 - 9.00	R-39701-Sept. 4	Ordered abandoned conditional upon transfer of trackage serving customer in Waterloo to CP Rail.
Ontario			
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville 0.00 - 12.55	R-38889-Jan. 15	Ordered abandoned effective Feb. 19, 1986.
CN/Fergus	Lynden Jct.-Galt (Cambridge) 1.00 - 13.88	R-38922-Jan. 23	Ordered abandoned effective Feb. 27, 1986.
CN/Penetang	North Colwell-Hendrie 2.00 - 11.60	R-39042-Feb. 14	Ordered abandoned effective Mar. 16, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CN/Pagwa	Calstock-Nakina 23.90 - 141.45	R-39046-Feb. 24	Ordered continued from Calstock to Pagwa (mile 78.60). Ordered abandoned Pagwa to Nakina effective Mar. 31, 1986. Review Committee Order No. 1986-01, April 10, 1986 ordered abandoned Calstock to Pagwa effective May 5, 1986.
CN/Forest	Lucan-Forest 15.50 - 48.00	R-39048-Feb. 25 Amended by R-39507-June 20	Ordered continued Lucan (mile 15.50) to Parkhill (mile 30.25). Ordered abandoned Parkhill (mile 30.25) to Forest (mile 48.00). Ordered continued Lucan (mile 15.50) to Parkhill (mile 30.50). Ordered abandoned Parkhill (mile 30.50) to Forest (mile 48.00).
CP Rail/Kingston	Tichborne-Kingston 65.3 - 101.1 City of Kingston 101.85 - 102.09	R-39327-May 9 Amended by R-40110-Dec. 8	Ordered abandoned - Tichborne (mile 65.3) to Kingston (mile 100.25) effective Dec. 12, 1986 - mile 100.87 to mile 101.1 and mile 101.85 to mile 102.09 effective Jan. 12, 1987. Recommended mile 100.25 to mile 100.87 be transferred to CN.
CP Rail/M&O	Rigaud-M&O Jct. 16.8 - 82.5	R-39494-June 25	Ordered abandoned July 25, 1986. Stayed until Aug. 9, 1986.
CN/Kingston (Deseronto Spur)	Napanee-Deseronto 1.50 - 6.36	R-39694-Aug. 26	Ordered abandoned effective Sept. 30, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CN/Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.03 - 35.3	R-39899-Oct. 10	Ordered abandoned mile 34.05 to mile 35.3 effective Nov. 9, 1986. Ordered continued mile 13.00 to mile 34.05.
		Telex - Nov. 7	Stayed execution of R-39899 in respect of mile 34.05 to mile 35.3 until Nov. 12, 1986. Effective date of abandonment Nov. 13, 1986.
CN/Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	R-40155-Dec. 29	Ordered abandoned effective Feb. 2, 1987.

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1986

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0.00 – 20.65	Ordered abandonment to be effective Jan. 3, 1987.
Nova Scotia			
CN/Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow – Thorburn	0.00 – 5.95	Application advertised Nov. 20, 1986.
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0.00 – 25.61	Ordered continued Nov. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	0.00 – 17.77	Ordered continued Feb. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	0.00 – 5.00	Ordered continued May 10, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris	Royalty Jct. – Souris	0.00 – 55.02	Ordered continued Aug. 5, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish	19.49 – 84.61	Ordered continued Nov. 4, 1985. To be reviewed before Nov. 14, 1988.
New Brunswick			
CN/Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Mile 2.85	0.00 – 2.85	Ordered continued April 23, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CN/Centreville	Valley – Woodstock	0.00 – 2.63	Ordered continued March 3, 1986. RTC recommendation that this portion of the line be transferred to CP Rail.
CN/St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0.00 – 105.76	Ordered continued June 28, 1985. To be reviewed after June 28, 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN/Caraquet	East Bathurst – Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 – 72.04	Ordered continued April 1, 1986. To be reviewed in 1988.
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	44.00 – 77.0	Ordered continued April 2, 1986. Mileage amended Oct. 21, 1986. To be reviewed in 1988.
CP Rail/Ste-Agathe	St Jérôme – Ste Agathe	13.6 – 44.4	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44.4 – 138.20	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CP Rail/Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1.00 – 32.50	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
	Courcelles – Mégantic	32.50 – 57.70	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
CN/St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36.50 – 55.57	Ordered continued July 25, 1986. To be reviewed in 1989.
CN/Granby	Waterloo – Mile 9.00	0.09 – 9.00	Ordered abandoned - conditional upon transfer of trackage serving customer in Waterloo to CP Rail.
CN/Chandler	Ste Adelaide – Gaspé	43.10 – 104.23	Pending.
CN/Taschereau	La Sarre – Cochrane	99.00 – 181.42	Pending.
Ontario			
CN/Forest	Lucan – Parkhill	15.50 – 30.50	Ordered continued Feb. 25, 1986. Mileage amended June 20, 1986. Statutory five-year review due by 1991.
CN/Kincardine	Listowel – Wingham	1.41 – 30.34	Ordered continued July 25, 1983. Statutory five-year review due by 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9.00 – 28.10	Ordered continued June 3, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13.00 – 34.05	Ordered continued Oct. 10, 1986. Statutory five-year review due by 1991.
CN/Campbellford	Corbyville – Campbellford	3.20 – 60.40	Decision to be issued.
CP Rail/Bobcaygeon	Dranoel – Lindsay	0.0 – 20.0	Pending.
CN/Guelph (Tavistock Spur)	Stratford – Tavistock	0.25 – 7.86	Application advertised Nov. 20, 1986.
CN/Newton and Owen Sound	Stratford – Palmerston	1.17 – 36.62	Pending.
	Palmerston – Owen Sound (incl. Mile 0.00 to Mile 1.41 Kincardine Sub.)	0.00 – 71.43	
CN/Southampton	Harriston Jct. – Douglas Point	0.00 – 59.56	New application.
CP Rail/St. Mary's	Ingersoll North – Zorra	0.0 – 4.3	Application advertised Nov. 20, 1986.
CP Rail/Port Burwell	Tillsonburg – Port Burwell	18.5 – 33.5	Application advertised Nov. 20, 1986.
CN/Fergus	Guelph – Fergus	32.43 – 47.00	New application.
CN/Burford	Brantford – Tillsonburg	3.35 – 32.59	New application.
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	0.00 – 1.37	Under Review as per Order No. WDR 1984-00273, Nov. 28, 1984.
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme – Youbou	57.90 – 81.90	Ordered continued.
	Deerholme – Cowichan Bay	0.00 – 6.12	Oct. 15, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CP Rail/Kaslo	Rosebery – Nakusp	3.8 – 31.2	Ordered continued July 5, 1984. Statutory five-year review due by 1989.

IV – Orders and Decisions, 1986 Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	86/08/06	R-39638	Continued service.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Cambellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1, 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	86/04/25	R-39309	Reduced frequency to 6 days per week.
Hearst – Nakina	71/05/03	86/04/10	Review Committee Order No. 1986-01	Discontinued service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	86/10/10	R-39871	Reduced frequency between Halifax-Truro-Moncton and restructured service.
Montréal – Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	86/09/03	WDR-00231	Continued service.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86/08/06	R-39638	Continued service.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Sudbury – White River	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Continued service.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

V – Rail Accidents Preliminary Statistics, 1986

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments*			
Main Track	146	0	20
Yards and Sidings	127	0	1
Total Derailments	**273**	**0**	**21**
Train Collisions*			
Main Track	14	24	140
Yards and Sidings	60	0	22
Total Collisions	**74**	**24**	**162**
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	8	0	10
Collisions	20	0	16
Crossing Accidents*			
Public Protected	252	24	98
Public Unprotected	236	17	115
Private	26	4	31
Farm	3	0	3
Total Crossing Accidents Reportable	**517**	**45**	**247**
(Of the above crossing accidents 8 resulted in a derailment.)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	36	–	–
Derailments in Yards and Siding	123	–	–
Collisions on Main Track	4	–	–
Collisions in Yards and Sidings	46	–	–
Crossing Accidents	6	–	–
Miscellaneous Incidents**	389	–	–

1985/86 Change in Rail Traffic (Metric Tons) = -0.9%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 389 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 19 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are preliminary and subject to minor revisions.

VI – Payments, 1986
Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
November 1985	Nil[1]	Nil[1]	172 551.14	172 551.14
December	25 182 883.53[2]	24 913 431.10[2]	82 057.75	50 178 372.38
January 1986	19 612 287.79	20 283 689.58	88 282.09	39 984 259.46
February	21 208 287.16	21 136 359.95	169 652.97	42 514 300.08
March	24 346 416.86	18 124 139.73	121 528.56	42 592 085.15
April	26 236 987.97	19 596 266.10	223 769.28	46 057 023.35
May	34 638 587.00	29 078 919.27	228 698.86	63 946 205.13
June	36 995 265.79	29 417 855.69	312 994.03	66 726 115.51
July[3]	39 355 696.96	30 256 793.46	190 102.53	69 802 592.95
August	26 855 437.65	18 355 094.97	147 667.38	45 358 200.00
September	19 504 825.67	15 928 509.63	206 995.35	35 640 330.65
October	40 692 107.35	37 111 162.89	377 196.98	78 180 467.22
November	46 007 923.78	43 593 494.11	381 916.97	89 983 334.86
Total	**360 636 707.51**	**307 795 716.48**	**2 703 413.89**	**671 135 837.88**

(1) Paid during Calendar Year 1985.
(2) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1986 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.
(3) Includes final installment payments in respect of the 1985/86 crop year ending July 31, 1986.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1985

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 848 209	12 133 682
Section 258 (Protected Branch Lines)	6 048 468	3 088 861
Section 261 (Passenger-Train Services)	6 941 401 (1)	5 296 303
Section 272 (Eastern Rates)	28 253 018	28 253 018
Total	**55 091 096**	**48 771 864** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $32 541 772 plus payments during 1986 of $16 230 092.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1985 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	8 891 618	7 857 447
Section 258 (Protected Branch Lines)	3 511 919	2 622 328
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 523 476 (1)	2 008 372
Section 272 (Eastern Rates)	20 349 852	20 349 852
Total	**35 276 865**	**32 837 999** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $22 080 916 plus payments during 1986 of $10 757 083.

IX – Summary of Claims and Payments, 1985 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	4 956 591	4 276 235
Section 258 (Protected Branch Lines)	2 536 549	466 533
Section 272 (Eastern Rates)	7 903 166	7 903 166
Total	**15 396 306**	**12 645 934** (1)

(1) Includes 1985 Advance Payments of $8 381 919 plus payments during 1986 of $4 264 015.

X – Summary of Claims and Payments, 1985 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 377 978 (1)	2 267 931 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $2 078 937 plus payments during 1986 of $188 994.

XI – Summary of Claims and Payments, 1985 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 039 947 (1)	1 020 000 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Paid during 1986.

XII – Claims and Payments, 1985
Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	52 220	46 998
Nova Scotia			
2. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	365 741	329 167
3. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	356 873	321 186
Prince Edward Island			
4. Kensington	Linkletter – Tignish	631 034	567 931
5. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	372 802	335 522
6. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	88 880	79 992
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	675 736	608 162
8. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	53 595	48 236
New Brunswick			
9. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (incl. Shippegan Spur)	421 835	379 652
10. Centreville	Valley – Centreville	285 634	257 071
11. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	7 221[2]	6 499
12. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. – Sutherland	7 834[3]	7 051
13. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 306 794	1 176 115
14. Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Synton	19 300	17 370
Quebec			
15. Granby	Waterloo – Granby	76 269	68 642
16. Monk	Pelletier – Ste-Claire	196 449[2]	176 804
17. Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – Des Ormeaux	21 899	19 709
18. St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	118 917	107 025
19. Témiscouata[4]	Cabano – Edmundston East	263 192	236 873
20. Valleyfield	Barrington – Ayrness	126 399	113 759
Ontario			
21. Dunnville	Fort Erie – Nickel	110 893[2]	99 804
22. Dunnville	Macey – Caledonia	203 674[2]	183 307
23. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	85 266	76 739
24. Forest	Lucan – Forest	219 674	197 707
25. Kincardine	Listowel – Wingham	315 816	284 234
26. Kingston (Deseronto Spur)	Napanee – Deseronto	92[3]	Nil

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Ontario (cont'd)			
27. Marmora	Glen Miller – Marmora	33 130[2]	29 817
28. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell – Hendrie	25 747	23 172
29. Meaford	Collingwood – Meaford	75 722	68 150
30. Pagwa	Calstock – Nakina	659 313	593 382
31. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	191 771	172 594
32. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	108 875[2]	97 988
33. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	63 680	57 312
Manitoba			
34. Oakland	Delta Jct. – Oakland	47 417	Nil[5]
Saskatchewan			
35. Acadia Valley[6]	Eyre Jct. – Acadia Valley	254 387[7]	159 436
36. Erwood[8]	Baden – Hudson Bay	324 373	291 936
37. Gravelbourg	Mile 47.30 – Mile 51.57	6 955[2][9]	Nil
Alberta			
38. Rosedale – Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	57 691	51 922
British Columbia			
39. Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	29 426	Nil
40. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	629 092	566 183
	Sub-Total (CN)	**$8 891 618**	**$7 857 447**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Nova Scotia			
41. Truro	Mantua – Truro	6 768[3]	6 071
New Brunswick			
42. Minto	Marysville Jct. – Minto (incl. Minto and Long Spurs)	93 871[3]	84 474
43. Shore Line	Allan Cot-Lepreau	41 286[3]	37 157
Quebec			
44. Maniwaki	Laman – Maniwaki	553 059	497 753
45. Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	204 746	Nil[10]
46. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 090 284	981 256
47. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	593 040	533 736

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Ontario			
48. Carleton Place	Nepean – Carleton Place	311 257	280 131
49. Kingston	Tichborne – Kingston	76 832[3]	69 149
50. M&O[11]	Rigaud – M&O Jct.	790 598	711 538
51. Nickel	Mile 12.10 – Mile 12.60	6 431[2]	5 788
52. Port McNicoll	Orillia – Uhthoff	74 497[2]	67 047
53. TH&B-H&D Branch	Mile 2.7 – Mile 3.9	5 249[2][3]	4 711
Alberta			
54. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	116 548	104 511
British Columbia			
55. Kaslo	Rosebery – Nakusp	992 125	892 913
	Sub-Total (CP Rail)	**$4 956 591**	**$4 276 235**
	Total (CN and CP Rail) Section 256	**$13 848 209**	**$12 133 682**

(1) As filed by CN June 25, 1986 and as revised by CP Rail Aug. 27, 1986.
(2) Abandonment authorized during 1985, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application in 1985, therefore only claimed for portion of year.
(4) Minor portion of this line in New Brunswick.
(5) Protected branch line - not eligible under section 256.
(6) Minor portion of this line in Alberta.
(7) Designated as grain dependent branch line effective Aug. 1, 1985, therefore only claimed to July 31, 1985.
(8) Minor portion of this line in Manitoba.
(9) Designated as grain dependent branch line to July 31, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(10) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(11) Minor portion of this line in Quebec.

XIII – Claims and Payments, 1985 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gillam	2 244 960	1 795 968
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	35 182 [2]	31 664
3. Lampman	Maryfield – Estevan	302 346	241 877
4. Northgate	Northgate – Lampman	501 424	401 139
Alberta			
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	174 277	Nil
6. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	87 145	78 431
7. Lac La Biche	Bon Accord – Egremont	81 388 [3]	73 249
8. Oyen[4]	Kindersley – Hanna	51 335	Nil
9. Peace River	Roma Jct. – Hines Creek	33 862	Nil
	Sub-Total (CN)	**$ 3 511 919**	**$ 2 622 328**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Saskatchewan			
10. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 005 067 [5]	Nil
11. Langdon – Acme – Strathmore	Langdon – Cosway Cosway – Wimborne Langdon – Shepard	503 478 [6][7]	441 127
12. Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0 – Mile 6.0	28 004 [8]	25 406
	Sub-Total (CP Rail)	**$ 2 536 549**	**$ 466 533**
	TOTAL (CN and CP Rail), Section 258	**$ 6 048 468**	**$ 3 088 861**

(1) As filed by CN June 25, 1986.
(2) Designated as grain dependent branch line to July 31, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(3) Protected line to Sept. 25, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(4) Minor portion of this line in Saskatchewan.
(5) As filed by CP Rail Dec. 10, 1986.
(6) As revised by CP Rail Dec. 10, 1986.
(7) Designated as grain dependent branch lines effective Aug. 1, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(8) As revised by CP Rail Aug. 27, 1986.

XIV – Claims and Payments, 1985 Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed ($)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1986 ($)
1. Canadian National Railway Company	Toronto – North Bay ("Northlander")	2 323 478	1 864 950 (2)
	Edmonton – Waterways (Muskeg Special)	199 998	143 422
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 377 978	2 267 931 (2)
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 039 947	1 020 000
	Total	**$ 6 941 401**	**$ 5 296 303**

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 10 and 12, 1986, by Algoma Central June 17, 1986 and by QNS&L May 7, 1986.
(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1985 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services 108

II – Selected Charter Flight Records 109

III – International Services
Licence and Flight Applications 110

IV – Tariff and Service Filing Activity 110

V – Notable Decisions, 1986 111

I – Domestic Services

	1985	1986
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 260	2 168
Fixed Wing	2 063	2 000
Rotating Wing	197	168
Domestic Carriers	1 314	1 219
Foreign Carriers	946	949
Licensing Documents	3 481	3 469
New Licence Documents Issued	307	412
Replaced Licensing Documents	663	488
Licence Applications		
Received during the year	1 080	1 006
Carried over from previous year	220	241
Outstanding year-end	241	199
Processed during the year	1 059	1 048
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	28
Flying Farmers	98	98
FT Satellite Authorities	45	31
Decisions and Orders		
Decisions	856	895
Orders	1 403	522
Public Notices		
Applications	387*	346
Hearings	2	0

* 1985 figure revised from previous Annual Report.

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1985 Flights	1985 Seats	1986 Flights	1986 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 996	286 496	1 336	192 282
Foreign-Originating	150	12 269	177	28 459
Domestic	134	15 916	208	25 326
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	640	48 842	730	42 469
Foreign-Originating	249	16 968	266	24 221
Domestic (CPC)	13	1 568	20	2 032
Cargo (Canadian-Originating)	158	–	318	–
Cargo (Foreign-Originating)	701	–	792	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 062	384 317	2 516	459 520
Foreign-Originating (ABC)	369	41 440	364	46 291
Foreign-Originating (AFF)	41	3 731	2	690
ABCs (Domestic)	4 080	1 102 157	1 495	346 798
ABC/ITCs*				
Canadian-Originating	10 332	1 825 792	12 018	2 159 061
Foreign-Originating	0	0	41	9 374
Domestic	5	368	48	8 268

*Data exclude changes to charter programs.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1985	1986
Licence Applications		
Canadian applicants	58	46
Foreign applicants	136	127
Flight Requests by non-licensees		
(U.S. small aircraft operators)	82	36

IV – Tariff and Service Filing Activity (in number of pages)

		1985*	1986
Charter Tariffs		12 254	13 849
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		10 054	9 653
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA	26 166	30 112
	Transocean	96 757	115 925
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA	7 540	6 553
	Transocean	10 516	8 696
Total Pages		**163 287**	**184 788**

* These data have been converted to reflect the period January - December 1985.

V – Notable Decisions, 1986

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES			
9433	Jan. 2	Bradley Air Services Ltd.: amendment to Decision No. 9196 to add Group G aircraft to Licence No. 2500/75(NS).	Approved.
9462	Jan. 14	Air Atlantic Ltd.: Class 2, St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville, Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John, Fredericton, and Îles-de-la-Madeleine.	Approved.
9469	Jan. 23	Air Ontario Ltd.: change of control from Delplax Holdings Limited to Air Ontario Holdings Inc. and acquisition of 24.5 percent common shares by each of Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd.	Approved.
9498	Jan. 31	Austin Airways Ltd.: add Frobisher Bay to Licence No. A.T.C. 3791/84(NS).	Denied.
9531	Feb. 14	National Express Aviation Ltd.: Class 2, Montréal (Mirabel), Québec, Saguenay (Bagotville), Mont-Joli and Baie Comeau, using Group G aircraft.	Approved.
9532	Feb. 14	Les Lignes Aériennes A + Inc. (Nordair Metro): Class 2, Bagotville, Baie Comeau, Gaspé, Gatineau, Îles-de-la-Madeleine, Mont-Joli/Rimouski, Montréal, Québec, Rouyn, Val-d'Or, and Ottawa.	Approved.
9545	March 18	Pacific Western Airlines Ltd.: consolidation of various Class 1 licences.	Approved.
9584	March 12	Nordair Inc.: consolidation of various Class 1 licences.	Approved.
9634	March 20	Wardair Canada Inc.: Class 1, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Halifax.	Approved.
9643	March 26	Pacific Western Airlines Ltd.: add Ottawa to Licence No. 1788/68(S).	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
9647	March 26	Air Nova Inc.: add Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John and Fredericton to Licence No. A.T.C. 3985/85(NS).	Approved.
9669	April 4	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: acquisition of an interest in Nordair Inc. and the subsequent change of control of Nordair Inc.	Not disallowed.
9702	April 21	Air Canada: add Goose Bay to Licence No. A.T.C. 501/50(S) (using freighter aircraft in Group H, limited to goods, mail and employees, agents or contractors of shippers' goods).	Approved.
9809	May 23	World Wide Air Charter Transport System c/o/b as Air Charter Systems (A.C.S.). Class 4, southern Canada from a base at Mirabel, Group G.	Approved.
10013	Aug. 11	Town of Gander: Leave to appeal the act of Air Canada to move its international flights from Gander to St. John's.	Application dismissed.
10034	Aug. 21	North Canada Air Ltd. (Norcanair): add Winnipeg and Calgary to Licence No. 2675/77(S).	Approved.
10045	Aug. 28	Air Creebec Inc.: Licence No. 3379/82(NS) 1) delete prohibition from carrying local traffic between Great Whale-River and La Grande 2 2) add Rouyn/Noranda. 3) add Montréal and Québec.	 Approved. Approved. Approved with modification.
10081	Sept. 12	Tempus Air Ltd.: Class 2, Hamilton and Ottawa, and Montréal.	Approved.
10111	Sept. 25	Wardair Canada Inc.: add Ottawa, Montréal and Winnipeg to Licence No. 4099/86(S).	Approved.
10119	Sept. 30	Quebecair: ATC Decision No. 9246 dated Oct. 16, 1985 and the Certified Opinion of the Minister of Transport dated July 11, 1986.	Decision No. 9246 is varied and Kuujjuaq (Fort Chimo) is added to Licence No. 453/49(NS).
10132	Oct. 3	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: add St. John's to Licence No. 3092/80(S).	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10205	Nov. 4	Ruth Adelia: application pursuant to section 10 of the *Aeronautics Act* for remedial action against Air Canada's tariffs.	Approved in part.
10257	Nov. 27	Bradley Air Services Ltd. (First Air): consolidate Licence Nos. 2624/76(NS) and 2500/75(NS).	Denied.
10275	Dec. 9	Eastern Provincial Airways Ltd.: suspend service to Stephenville - Licence No. 2481/75(NS).	Approved.
10276	Dec. 11	1) Air Satellite Inc.: application for continued route protection between certain points. 2) Pem-Air Ltd.: application for continued route protection between certain points.	Approved with modification. Approved.
10303	Dec. 17	Air Ontario Ltd.: add Hamilton to Licence No. 1641/66(NS).	Approved.
10308	Dec. 18	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: consolidation with Nordair Inc. and Eastern Provincial Airways Ltd.	Not disallowed.
10321	Dec. 30	Pacific Western Airlines Ltd.: add London to Licence No. 1788/68(NS).	Approved.
CLASS 9-4 (CANADIAN)			
9679	April 11	Air Star Corporation: Class 9-4, Group H, from a base at Toronto.	Approved.
10024	Aug. 15	Bradley Air Services Ltd.: add Group G under Class 9-4 Licences, from bases at Frobisher Bay, (Iqualuit) and Ottawa/Carp.	Approved.
10047	Aug. 29	Auric Air Ltd.: add Group G under Class 9-4 Licence from a base at Edmonton, (restricted to Southern Canada).	Approved.
10100	Sept. 25	Soundair Corp.: Class 9-4, Group G, from a base at Toronto, (Cargo Operations only.)	Approved.
10196	Oct. 24	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. c/o/b Air Charter Systems (A.C.S.): Class 9-4, Group G, from a base at Mirabel, (Cargo Operations only.)	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10235	Nov. 21	GoldenSun Airlines Ltd.: Class 9-4, Group G, from a base at Calgary.	Approved.
CLASS 8 (INTERNATIONAL SERVICES)			
9451	Jan. 15	JAT Yugoslav Airlines: Toronto and Montréal/Yugoslavia.	Approved.
9497	Jan. 29	Presidential Airways, Inc.: Washington, D.C./Mirabel (pursuant to the Mirabel Experimental Transborder Air Services Program.)	Approved.
9866	June 19	Air North Charter & Training Ltd.: Whitehorse/Fairbanks.	Approved.
9867	June 19	Air North Charter & Training Ltd.: Whitehorse/Juneau.	Approved.
9928	July 17	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: Toronto/San José under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Program.	Approved.
9930	July 18	AirCal Inc.: San José/Vancouver under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Agreement.	Approved.
10010	Aug. 8	Trinidad and Tobago (BWIA) International Airways Corporation: Saint Christopher and Nevis/Canada.	Approved.
10029	Aug. 26	Varig: Montréal/Toronto/Rio de Janeiro/ São Paulo.	Approved.
10030	Aug. 28	United Air Lines Inc.: Spokane/Calgary/Edmonton - Route F.5.	Approved.
10033	Aug. 28	El Al Israel Airlines Ltd.: Toronto/Israel.	Approved.
10074	Sept. 10	Nationair: Montréal (Mirabel)/Brussels, Belgium.	Approved.
10106	Sept. 24	Nationair: Hamilton/London, England.	Approved.
10141	Oct. 8	Northwest Airlines Inc.: Milwaukee/ Detroit and Toronto - Route B.7.	Approved.
10142	Oct. 8	Northwest Airlines, Inc.: Detroit/Montréal - Route B.6.	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
Applications from Canadian Carriers under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States			
9429	Jan. 2	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Indianapolis.	Approved.
9485	Jan. 24	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Cleveland.	Approved.
9512	Feb. 6	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Cincinnati.	Approved.
9526	Feb. 12	Peninsulair Limited: Class 9-3, Hamilton/ Erie.	Approved.
9599	March 14	AirBC: Class 9-2, Whistler/Seattle.	Approved.
9667	April 4	Peninsulair Limited: Class 9-3, Hamilton/ Buffalo.	Approved.
9981	July 28	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Detroit.	Denied.
9981	July 28	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Toronto/Detroit.	Approved.
10113	Sept. 26	Tempus Air Ltd.: Class 9-2, Hamilton/ Pittsburg.	Approved.
10151	Oct. 9	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines): Class 9-3, Abbotsford/Seattle.	Approved.
10166	Oct. 16	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Fort Wayne.	Approved.
10200	Oct. 28	Air Ontario Ltd.: Class 9-2, Hamilton/ Newark.	Approved.
10200	Oct. 28	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Hamilton/Newark.	Denied.
10200	Oct. 28	Budget Express Airlines: Class 9-2, Hamilton/Newark.	Denied.
10200	Oct. 28	Skytrek (Airlines) Inc.: Class 9-2, Hamilton/ Newark.	Denied.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
Applications from United States Carriers under the RLCS Agreement			
9525	Feb. 13	Otter Air Inc.: Class 9-3, San Juan Island/Vancouver.	Approved.
9746	May 5	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines): Class 9-3, Metlakatla/ Prince Rupert.	Approved.
9753	May 6	Flight Trails (Air Resorts) Airlines: Class 9-2, Toronto/Niagara Falls.	Approved.
9754	May 7	Harold's Air Service, Inc.: Class 9-3, Dawson, Fairbanks/Fort Yukon.	Approved.
9755	May 7	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines): Class 9-3, Ketchikan (Seal Cove)/Prince Rupert.	Approved.
9914	July 4	Express Airlines Inc. (Republic Express): Class 9-2, Minneapolis/Thunder Bay.	Approved.
9999	Aug. 6	40-Mile Air Ltd.: Class 9-3, Eagle/Dawson.	Approved.
9979	Aug. 7	Piedmont Aviation Inc.: Class 9-2, Ottawa/Syracuse.	Approved.
9980	Aug. 8	Piedmont Aviation Inc.: Class 9-2, Montréal/Syracuse.	Approved.
10021	Aug. 14	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Sea Lion Rock/Seattle.	Approved.
10022	Aug. 14	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Manson's Landing/Seattle.	Approved.

APPENDIX D
Water Transport Committee

I – Applications, 1986 118

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications
January 1 – December 31, 1986
Summary 118

III – Licences Issued, 1986 119

I – Applications, 1986

Applications	Number
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)	
Atlantic Pilotage Authority	1
Great Lakes Pilotage Authority	2
Laurentian Pilotage Authority	1
Pacific Pilotage Authority	2
Notice of Proposed Acquisitions (section 27 NTA)	1
Number of Tariff approval (*Transport Act*)	10
Water Transport Licences issued	10
Orders and Decisions	
Decisions issued 1986	16
Orders issued 1986	12

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31, 1986 Summary

Type	Number
Coasting	65
Commercial Marine Activities	41
Total	**106**

Decisions

Recommended	72
Denied	15
Withdrawn	17
Cancelled/File Closed	2
Ongoing	1

III – Licences Issued, 1986

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Woodlands Marine Inc.	1
	Total	**1**
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	8
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**232**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	31
	Northern Transportation Company Ltd.	68
	Total	**99**

APPENDIX E
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1986

	Amount Certified[1] 1985			Amount Certified[1] 1986		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	14.6	–	–	13.8[2]	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	15.7	–	–	20.4	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.5	5.2	–	4.8[2]	6.6	–
Section 6 (Selective Intra)	7.0	28.1	0.3	7.0	32.5	0.5
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	**26.1**	**49.0**	**0.3**	**25.6**	**59.5**	**0.5**
Total of Claims Accepted for Audit	**321**	**12 637**	**48**	**302[2]**	**12 789**	**39**
Number of Claims Processed	**309**	**12 501**	**48**	**288[2]**	**14 293**	**40**

(1) Millions of dollars.
(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport 124
II – Selection of Decisions Issued in 1986 124

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Total
Cases on Hand	**24**	**38**	**62**
Carried-over	4	7	11
Received in 1986	20	31	51
Cases Withdrawn	**3**	**3**	**6**
Cases Dealt with in 1986	**15**	**24**	**39**
Granted	5	9	14
Denied	9	14	23
Dismissed	1	1	2
Cases Carried Forward to 1987	**6**	**11**	**17**

II – Selection of Decisions Issued in 1986

Applicant / Matter	Decision
Review Committee	
1. Canadian National Railway Company Re: RTC Order Nos. R-390467, Feb. 24, 1986. (passenger-train service between Pagwa River and Nakina and between Hearst and Pagwa River)	Application granted. Order No. 1986-01, dated April 10, 1986.
2. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-38529, Oct. 2, 1985. (Uniform Classification of Accounts)	Application granted. Decision No. 1986-01, dated May 15, 1986: RTC Order No. R-38529 stayed pending disposition of CP Limited's appeal before the Federal Court of Appeal.
3. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-37470, Nov. 15, 1984. (special Montréal East interswitching rates)	Application granted. Decision No. 1986-02, dated June 6, 1986.

Applicant / Matter	Decision
Minister of Transport	
1. Air Nord-Ouest Enr. Re: ATC Order No. 1984-A-925, Dec. 5, 1984. (cancellation of Licences)	Application granted. Judgment dated Jan. 21, 1986.
2. Skylink Airlines Re: ATC Decision No. 9292, Oct. 31, 1985. (Class 9-3, Vancouver - Seattle)	Application denied. Judgment dated April 11, 1986.
3. Air Atonabee Ltd. (City Express) Re: ATC Decision No. 9079, Aug. 14, 1985. (Class 9-2, Toronto - Buffalo)	Matter referred back to the CTC for review. Judgment dated April 11, 1986.
4. Rog-Air Ltd. Re: ATC Decision No. 9425, Dec. 24, 1985. (Class 2 authority)	Application denied. Judgment dated May 13, 1986.
5. Air Creebec Inc. et al. Re: ATC Decision No. 8822, May 9, 1985. (Propair Inc. Class 3 authority and consolidation of licences)	Application denied. Judgment dated June 16, 1986.
6. Soundair Corporation Re: ATC Decision, Telex of May 27, 1986. (Class 9-4 at Toronto)	Application granted. Judgment dated June 23, 1986.
7. Quebecair Re: ATC Decision No. 9246, Oct. 16, 1985. (addition of Kuujjuaq (Fort Chimo) to Licence No. 453/49(S))	Application granted. Judgment dated July 11, 1986.
8. Kenn Borek Air Ltd. Re: ATC Decision No. 9792, May 21, 1986. (addition of Whitehorse to Licence No. 3469/83(NS))	Application denied. Judgment dated May 21, 1986.
9. Nunasi-Central Airlines Limited Re: ATC Decision No. 9490, Jan. 29, 1986. (amendment to Licence No. 3421/82(C))	Application granted in part. Judgment dated Oct. 21, 1986.
10. Skycharter Limited Re: ATC Letter, Nov. 8, 1985. (amendment to ATC Decision No. 8894 of May 29, 1984, Class 4 and Class 9-4 at Toronto)	Application denied. Judgment dated Nov. 6, 1986.

Applicant / Matter	Decision
11. Austin Airways Limited Re: ATC Decision No. 9498, Jan. 31, 1986. (addition of Frobisher Bay and group F to Licence No. 3791/84(NS))	Application denied. Judgment dated Nov. 6, 1986.
Governor General in Council	
1. Aklak Air Ltd. Re: ATC Decision No. 8407, Oct. 18, 1984. varied by Order-in-Council P.C. 1985-3429, Nov. 21, 1985. (Class 4 at Inuvik)	Petition granted. Order-in-Council P.C. 1986-379, dated Feb. 6, 1986.
2. Waters Elevators Limited Waters Trading of Michigan Inc. W.G. Thompson and Sons Limited Re: RTC Decision, July 29, 1982. (Demurrage charges on white beans)	Petition denied. Order-in-Council P.C. 1986-1077, dated May 1, 1986.

APPENDIX G
Research Branch

Research Branch Publications, 1986

Research Reports [1]

Author		Report Number
J.C. Moloney	*Air Canada's Domestic Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic Scheduled Costs*	1986/01
G. Hariton	*Railway Costing: A Review*	1986/02
R. Baldwin	*Effects of Reduction in Grain Delivery Points on the Canadian Prairies*	1986/03
Z.J. Haritos	*CN and Public Policy: Review of Issues*	1986/04
R. Lande	*Competition Between Crown and Private Corporations under Deregulation: British Examples*	1986/05
B. Jacques	*The Balance of Payments and National Shipping: Estimating the Contribution in a Canadian Context*	1986/06
J. Bernstein	*Capital Adjustment Costs and Production Structure in the Canadian Airline Industry*	1986/07
R. Abbott and Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada: Summary Report*	1986/08
A. Cubukgil and R.M. Soberman	*The Need for Rail Passenger Services and Opportunities for Modal Substitution*	1986/09

Other Publications[1]

Research Seminar Series, Vol. 12, Fall 1985

Research Seminar Series, Vol. 13, Spring 1986

A Guide For The Canadian Air Traveller, Ed. 1986

Air Transport Monitor, Vol. 2, Nos. 1-4

Transport Intelligence Report

[1] Available in both English and French.

Working Papers

Author		Paper Number
J. Davies	*The Theory of Contestable Markets and its Application to the Liner Shipping Industry*[2]	20-86-01
T.S. Whittle	*Latin American Legislation on Water Transport*[2]	20-86-02
J. Kruger	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis*[2]	30-86-05
R. Thivierge	*The Common Carrier Obligations Issue*[2]	30-86-07
L. Morin	*Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System*[2]	30-86-08
R. Abbott and Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada*	20-86-09
R. Lande	*Changes in Marketing under Deregulation*[2]	60-86-10
J. Kruger	*The Development of a Railway Freight Monitor in Canada*[2]	30-86-11
A. Spector	*An Assessment of Railway Line Capacity Models Available to the CTC*[2]	10-86-14
M. Archambault	*Recent Trends in Canadian and American Overseas Trade Through Each Other's Ports*[2]	20-86-15
D. Ward	*Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Line Rationalization*[2]	30-86-16
R. Abbott	*Liner and Intermodal Shipping: Five Research Papers*[2]	20-86-17
D. Ward	*Prairie Branch Line Rationalization Cause and Effect*[2]	30-86-18
B. Jacques and H. Laflamme	*Le transport océanique de vrac sec au Canada : Une analyse de la performance économique*[3]	20-86-19
V. Wei	*Modelling the Effect of Passenger/Freight Interference on Railway Costs*[2]	20-86-20
A. Ray	*Operating Costs for A Typical Containership on Alternative North Atlantic Routes*[2]	20-86-21
D. McQueen	*The Socioeconomic Impact of Grain Transport by Unit Train and Other Grain System Modernization*[2]	30-86-22
A. Gemmell	*The Mississippi River Waterway: An Alternative for Canadian Grain Exports?*[2]	30-86-23
	includes	
P. Yee	*An Overview of the Mississippi River Transportation System*[2]	

[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

J. Diamond and M. Archambault	*Developments in Intermodal Transport in North America and Their Impact on the Canadian Transport System*[2]	20-86-24
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study*[2]	20-86-25
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study-Phase II*[2]	20-86-26

[2] Available in English only.

J. Diamond et M. Archambault	*Developments in Intermodal Transport in North America and Their Impact on the Canadian Transport System*[2]	20-86-24
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study*[2]	20-86-25
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study – Phase II*[2]	20-86-26

[2] Disponibles en anglais seulement.

Documents de travail		Numéro
J. Davies	*The Theory of Contestable Markets and its Application to the Liner Shipping Industry*[2]	20-86-01
T.S. Whittle	*Latin American Legislation on Water Transport*[2]	20-86-02
J. Kruger	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis*[2]	30-86-05
R. Thivierge	*The Common Carrier Obligations Issue*[2]	30-86-07
L. Morin	*Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System*[2]	30-86-08
R. Abbott et Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada*[2]	20-86-09
R. Lande	*Changes in Marketing under Deregulation*[2]	60-86-10
J. Kruger	*The Development of a Railway Freight Monitor in Canada*[2]	30-86-11
A. Spector	*An Assessment of Railway Line Capacity Models Available to the CTC*[2]	10-86-14
M. Archambault	*Recent Trends in Canadian and American Overseas Trade Through Each Other's Ports*[2]	20-86-15
D. Ward	*Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Line Rationalization*[2]	30-86-16
R. Abbott	*Liner and Intermodal Shipping: Five Research Papers*[2]	20-86-17
D. Ward	*Prairie Branch Line Rationalization Cause and Effect*[2]	30-86-18
B. Jacques et H. Laflamme	*Le transport océanique de vrac sec au Canada : Une analyse de la performance économique*[3]	20-86-19
V. Wei	*Modelling the Effect of Passenger/Freight Interference on Railway Costs*[2]	20-86-20
A. Ray	*Operating Costs for a Typical Containership on Alternative North Atlantic Routes*[2]	20-86-21
D. McQueen	*The Socioeconomic Impact of Grain Transport by Unit Train and Other Grain System Modernization*[2]	30-86-22
A. Gemmell	*The Mississippi River Waterway : An Alternative for Canadian Grain Exports?*[2]	30-86-23
	comprenant	
P. Yee	*An Overview of the Mississippi River Transportation System*[2]	

[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche, 1986

Cahiers de recherche[1]

		Numéro
J.C. Moloney	*Formule d'établissement du tarif de classe économique d'Air Canada sur ses services intérieurs et son rapport avec les coûts moyens d'exploitation des services à horaire fixe intérieurs*	1986/01
G. Hariton	*Détermination des prix de revient du transport par chemin de fer : Une revue*	1986/02
R. Baldwin	*Incidence de la réduction des points de livraison de céréales sur les Prairies canadiennes*	1986/03
Z.J. Haritos	*Examen des questions relatives à CN et à la politique gouvernementale*	1986/04
R. Lande	*La concurrence entre les sociétés de la Couronne et les sociétés privées en régime de déréglementation : Exemples observés au Royaume-Uni*	1986/05
B. Jacques	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Estimation de l'apport en contexte canadien*	1986/06
J. Bernstein	*Les coûts d'ajustement du capital et de la structure de production dans l'industrie canadienne du transport aérien*	1986/07
R. Abbott et Z. Mockus	*Le cabotage dans l'Est du Canada : Rapport sommaire*	1986/08
A. Cubukgil et R.M. Soberman	*Étude des besoins en matière de services ferroviaires voyageurs et analyse des services offerts par les autres modes de transport public*	1986/09

Autres publications[1]

Série de séminaires de recherche, vol. 12, automne 1985

Série de séminaires de recherche, vol. 13, printemps 1986

Guide du voyageur aérien canadien, éd. 1986

Suivi du transport aérien, vol. 2, nos 1-4

Transports : bulletin statistique

[1] Disponibles en français et en anglais.

Requérant/Objet	Décision
10. Skycharter Limited. Objet : Lettre du CTA, 8 novembre 1985 (modification de la décision du CTA nº 8894, 29 mai 1984, relative au service de classe 4 et de classe 9-4 à Toronto).	Requête rejetée. Jugement : 6 novembre 1986.
11. Austin Airways Limited. Objet : Décision du CTA nº 9498, 31 janvier 1986 (ajout d'Iqualuit (Frobisher Bay) et du groupe F au permis nº A.T.C. 3791/84(NS)).	Requête rejetée. Jugement : 6 novembre 1986.
Gouverneur général en conseil	
1. Aklak Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 8407, 18 octobre 1984 (modifiée par le décret CP 1985-3429, 21 novembre 1984, service de classe 4 à Inuvik).	Requête accordée. Décret CP 1986-379, 6 février 1986.
2. Waters Elevators Limited; Waters Trading of Michigan Inc.; W.G. Thompson and Sons Limited. Objet : Décision du CTCF, 29 juillet 1982 (surestaries à l'égard de fèves blanches).	Requête rejetée. Décret CP 1986-1077, 1er mai 1986.

Requérant/Objet	Décision
Ministre des Transports	
1. Air Nord-Ouest Enr. Objet : Ordonnance du CTA nº 1984-A-925, 5 décembre 1984 (annulation de permis).	Requête accordée. Jugement : 21 janvier 1986.
2. Skylink Airlines. Objet : Décision du CTA nº 9292, 31 octobre 1985 (service de classe 9-3, Vancouver - Seattle).	Requête rejetée. Jugement : 11 avril 1986.
3. Air Atonabee Ltd. (Cité Express). Objet : Décision du CTA nº 9079, 14 août 1985 (service de classe 9-2, Toronto - Buffalo).	Question renvoyée à la CCT pour réexamen. Jugement : 11 avril 1986.
4. Rog-Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 9425, 24 décembre 1985 (autorisation de service de classe 2).	Requête rejetée. Jugement : 13 mai 1986.
5. Air Creebec Inc. *et al*. Objet : Décision du CTA nº 8822, 9 mai 1985 (Propair Inc., autorisation de service de classe 3 et regroupement de permis).	Requête rejetée. Jugement : 16 juin 1986.
6. Soundair Corporation. Objet : Décision du CTA, télex du 27 mai 1986 (service de classe 9-4 à Toronto).	Requête accordée. Jugement : 23 juin 1986.
7. Quebecair. Objet : Décision du CTA nº 9246, 16 octobre 1985 (ajout de Kuujjuaq (Fort Chimo) au permis nº A.T.C. 453/49(S)).	Requête accordée. Jugement : 11 juillet 1986.
8. Kenn Borek Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 9792, 21 mai 1986 (ajout de Whitehorse au permis nº A.T.C. 3469/83(NS)).	Requête rejetée. Jugement : 21 mai 1986.
9. Nunasi-Central Airlines Limited. Objet : Décision du CTA nº 9490, 29 janvier 1986 (modification du permis nº A.T.C. 3421/82(C)).	Requête accordée en partie. Jugement : 21 octobre 1986.

I – Activités par mode de transport

	Aérien	Ferroviaire	Total
Requêtes en main	**24**	**38**	**62**
Reportées	4	7	**11**
Reçues en 1986	20	31	**51**
Requêtes retirées	3	3	**6**
Requêtes étudiées en 1986	**15**	**24**	**39**
Agréées	5	9	**14**
Rejetées	9	14	**23**
Refusées	1	1	**2**
Requêtes reportées à 1987	6	11	**17**

II – Sélection de décisions, 1986

Requérant/Objet	Décision
Comité de révision	
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Ordonnances du CTCF nos R-39046/7, 24 février 1986 (service de train de voyageurs entre Pagwa River et Nakina et entre Hearst et Pagwa River).	Requête accordée : ordonnance no 1986-01, 10 avril 1986.
2. Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF no R-38529, 2 octobre 1985 (Classification uniforme des comptes).	Requête accordée : 1986-01, 15 mai 1986. Ordonnance du CTCF no R-38529 suspendue jusqu'à ce qu'une décision soit rendue relativement à l'appel interjeté par CP Ltée devant la Cour d'appel fédérale.
3. Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF no R-37470, 15 novembre 1984 (frais spéciaux de manoeuvres inter-service à Montréal-Est).	Requête accordée : 1986-02, 6 juin 1986.

APPENDICE F
Comité de révision

I – Activités par mode de transport 132
II – Sélection de décisions, 1986 132

APPENDICE E

Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Paiements certifiés, 1986

	Paiements certifiés(1) 1985			Paiements certifiés(1) 1986		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	14,6	–	–	13,8(2)	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	15,7	–	–	20,4	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,5	5,2	–	4,8(2)	6,6	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	7,0	28,1	0,3	7,0	32,5	0,5
Article 6 (Subventions provisoires– Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**26,1**	**49,0**	**0,3**	**25,6**	**59,5**	**0,5**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**321**	**12 637**	**48**	**302**(2)	**12 789**	**39**
Nombre de réclamations examinées	**309**	**12 501**	**48**	**288**(2)	**14 293**	**40**

(1) Millions de dollars.
(2) Chiffre estimatif.

III – Permis délivrés, 1986

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Woodlands Marine Inc.	1
	Total	**1**
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	8
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**232**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	31
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**99**

I – Requêtes, 1986

Requêtes	Nombre
Projets de tarifs de droits de pilotage publiés (article 23 de la *Loi sur le pilotage*)	
Administration de pilotage de l'Atlantique	1
Administration de pilotage des Grands Lacs	2
Administration de pilotage des Laurentides	1
Administration de pilotage du Pacifique	2
Avis d'acquisitions proposées (article 27 de la LNT)	1
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports*)	10
Permis de transport par eau	10
Ordonnances et décisions	
Décisions rendues en 1986	16
Ordonnances rendues en 1986	12

II – Cabotage, demandes d'exemption Du 1er janvier au 31 décembre 1986 Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	65
Navigation autre que le cabotage	41
Total	**106**

Décisions

Recommandées	72
Rejetées	15
Retirées	17
Annulées/Dossiers fermés	2
En cours	1

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I – Requêtes, 1986 126

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre 1986
Sommaire 126

III – Permis délivrés, 1986 127

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9999	6 août	40-Mile Air Ltd. : service de classe 9-3, Eagle/Dawson.	Agréée.
9979	7 août	Piedmont Aviation Inc. : service de classe 9-2, Ottawa/Syracuse.	Agréée.
9980	8 août	Piedmont Aviation Inc. : service de classe 9-2, Montréal/Syracuse.	Agréée.
10021	14 août	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de classe 9-3, Sea Lion Rock/Seattle.	Agréée.
10022	14 août	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de classe 9-3, Manson's Landing/Seattle.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9599	14 mars	AirBC : service de classe 9-2, Whistler/ Seattle.	Agréée.
9667	4 avril	Peninsulair Ltd. : service de classe 9-3, Hamilton/Buffalo.	Agréée.
9981	28 juillet	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Detroit.	Rejetée.
9981	28 juillet	Air Atonabee Ltd. (Cité Express) : service de classe 9-2, Toronto/Detroit.	Agréée.
10113	26 septembre	Tempus Air Ltd. : service de classe 9-2, Hamilton/Pittsburg.	Agréée.
10151	9 octobre	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines) : service de classe 9-3, Abbotsford/Seattle.	Agréée.
10166	16 octobre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Fort Wayne.	Agréée.
10200	28 octobre	Air Ontario Ltd. : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Agréée.
10200	28 octobre	Air Atonabee Ltd. (Cité Express) : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
10200	28 octobre	Budjet Express Airlines : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
10200	28 octobre	Skytrek (Airlines) Inc. : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'accord SRLN entre le Canada et les États-Unis			
9525	13 février	Otter Air Inc. : service de class 9-3, île de San Juan/Vancouver.	Agréée.
9746	5 mai	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines) : service de classe 9-3, Metlakatla/Prince Rupert.	Agréée.
9753	6 mai	Flight Trails (Air Resorts) Airlines : service de classe 9-2, Toronto/Niagara Falls.	Agréée.
9754	7 mai	Harold's Air Service, Inc. : service de classe 9-3, Dawson, Fairbanks/Fort Yukon.	Agréée.
9755	7 mai	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines) : service de classe 9-3, Ketchikan (Seal Cove)/ Prince Rupert.	Agréée.
9914	4 juillet	Express Airlines Inc. (Republic Express) : service de classe 9-2, Minneapolis/Thunder Bay.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9497	29 janvier	Presidential Airways, Inc. : Montréal (Mirabel)/ Washington (D.C.) (en vertu de l'Entente conclue entre le Canada et les États-Unis sur un programme expérimental de services aériens transfrontaliers).	Agréée.
9866	19 juin	Air North Charter & Training Ltd. : Whitehorse/ Fairbanks.	Agréée.
9867	19 juin	Air North Charter & Training Ltd. : Whitehorse/ Juneau.	Agréée.
9928	17 juillet	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : Toronto/San Jose (en vertu du Programme pilote de services aériens transfrontière Canada/ États-Unis).	Agréée.
9930	18 juillet	AirCal Inc. : San Jose/Vancouver (en vertu du Programme pilote de services aériens transfrontière Canada/États-Unis).	Agréée.
10010	8 août	Trinidad and Tobago (BWIA) International Airways Corporation : Saint Christopher et Nevis/Canada.	Agréée.
10029	26 août	Varig : Montréal/Toronto/Rio de Janeiro/São Paulo.	Agréée.
10030	28 août	United Air Lines, Inc. : Spokane/Calgary/Edmonton - Route F.5.	Agréée.
10033	28 août	El Al Israel Airlines Ltd. : Toronto/Israël.	Agréée.
10074	10 septembre	Nationair : Montréal (Mirabel)/Bruxelles.	Agréée.
10106	24 septembre	Nationair : Hamilton/Londres.	Agréée.
10141	8 octobre	Northwest Airlines, Inc. : Milwaukee/Detroit et Toronto - Route B.7.	Agréée.
10142	8 octobre	Northwest Airlines, Inc. : Detroit/Montréal - Route B.6.	Agréée.
Requêtes de transporteurs canadiens en vertu de l'accord relatif aux services régionaux, locaux et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis			
9429	2 janvier	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Indianapolis.	Agréée.
9485	24 janvier	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Cleveland.	Agréée.
9512	6 février	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Cincinnati.	Agréée.
9526	12 février	Peninsulair Ltd. : service de classe 9-3, Hamilton/Erie.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10257	27 novembre	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : regroupement des permis nos A.T.C. 2624/76(NS) et 2500/75(NS).	Rejetée.
10275	9 décembre	Eastern Provincial Airways Ltd. : suspension du service à Stephenville - permis n° A.T.C. 2481/75(NS).	Agréée.
10276	11 décembre	1) Air Satellite Inc. : requête demandant le maintien de la protection de route entre certains points. 2) Pem-Air Ltd. : requête demandant le maintien de la protection de route entre certains points.	Agréée avec modification. Agréée.
10303	17 décembre	Air Ontario Ltd. : ajout de Hamilton au permis n° A.T.C. 1641/66(NS).	Agréée.
10308	18 décembre	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : regroupement avec Nordair Inc. et Eastern Provincial Airways Ltd.	N'a pas été refusée.
10321	30 décembre	Pacific Western Airlines Ltd. : ajout de London au permis n° A.T.C. 1788/68(NS).	Agréée.
CLASSE 9-4 (CANADIENS)			
9679	11 avril	Air Star Corporation : service de classe 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée.
10024	15 août	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : ajout du groupe G aux permis de classe 9-4, à partir de bases situées à Iqualuit (Frobisher Bay) et Ottawa/Carp.	Agréée.
10047	29 août	Auric Air Ltd. : ajout du groupe G à un permis de classe 9-4 à partir d'une base située à Edmonton (limité au Sud du Canada).	Agréée.
10100	25 septembre	Soundair Corp. : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Toronto (cargo seulement).	Agréée.
10196	24 octobre	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. (Air Charter Systems (A.C.S.)) : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Montréal (Mirabel) (cargo seulement).	Agréée.
10235	21 novembre	GoldenSun Airlines Ltd. : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Calgary.	Agréée.
CLASSE 8 (SERVICES INTERNATIONAUX)			
9451	15 janvier	JAT Yugoslav Airlines : Toronto et Montréal/ Yougoslavie.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9669	4 avril	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : acquisition d'une participation dans Nordair Inc. et changement ultérieur du contrôle de Nordair Inc.	N'a pas été refusée.
9702	21 avril	Air Canada : ajout de Goose Bay au permis n° A.T.C. 501/50(S) (au moyen d'aéronefs cargo du groupe H limités au transport de marchandises, de courrier et d'employés, d'agents ou d'entrepreneurs des marchandises de l'expéditeur).	Agréée.
9809	23 mai	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. (Air Charter Systems (A.C.S.)) : service de classe 4, groupe G, à partir d'une base située à Montréal (Mirabel) (limité au Sud du Canada).	Agréée.
10013	11 août	Ville de Gander : autorisation d'interjeter appel de la décision d'Air Canada de transférer ses vols internationaux de Gander à St. John's.	Rejetée.
10034	21 août	North Canada Air Ltd. (Norcanair) : ajout de Winnipeg et Calgary au permis n° A.T.C. 2675/77(S).	Agréée.
10045	28 août	Air Creebec Inc., permis n° A.T.C. 3379/82(NS) : 1) suppression de l'interdiction de transporter du trafic local entre Poste-de-la-Baleine et La Grande 2 2) ajout de Rouyn/Noranda 3) ajout de Montréal et Québec	 Agréée. Agréée. Agréée. Agréée avec modification.
10081	12 septembre	Tempus Air Ltd. : service de classe 2, Hamilton, Ottawa et Montréal.	Agréée.
10111	25 septembre	Wardair Canada Inc. : ajout d'Ottawa, Montréal et Winnipeg au permis n° A.T.C. 4099/86(S).	Agréée.
10119	30 septembre	Quebecair : décision du CTA n° 9246 du 16 octobre 1985 et Opinion certifiée du ministre des Transports datée du 11 juillet 1986.	Modification de la décision n° 9246 et ajout de Kuujjuaq (Fort Chimo) au permis n° A.T.C. 453/49(NS).
10132	3 octobre	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : ajout de St. John's au permis n° A.T.C. 3092/80(S).	Agréée.
10205	4 novembre	M^me^ Ruth Adelia : requête en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique* en vue de mesures correctives à l'égard des tarifs d'Air Canada.	Agréée en partie.

V – Décisions notables, 1986

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTÉRIEURS			
9433	2 janvier	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : modification de la décision n° 9196 de manière à ajouter des aéronefs du groupe G au permis n° A.T.C. 2500/75(NS).	Agréée.
9462	14 janvier	Air Atlantic : service de classe 2, St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville; Sydney, Halifax, Yarmouth; Charlottetown; Moncton, Saint John, Fredericton; et Îles-de-la-Madeleine.	Agréée.
9469	23 janvier	Air Ontario Ltd. : changement de contrôle, de Delplax Holdings Limited à Air Ontario Holdings Inc., et acquisition de 24,5 pour cent des actions ordinaires par Air Canada et par Pacific Western Airlines Ltd. respectivement.	Agréée.
9498	31 janvier	Austin Airways Ltd. : ajout d'Iqualuit (Frobisher Bay) au permis n° A.T.C. 3791/84(NS).	Rejetée.
9531	14 février	National Express Aviation Ltée : service de classe 2, Montréal (Mirabel), Québec, Saguenay (Bagotville), Mont-Joli et Baie-Comeau au moyen d'aéronefs du groupe G.	Agréée.
9532	14 février	Les Lignes Aériennes A + Inc. (Nordair Métro) : service de classe 2, Bagotville, Baie-Comeau, Gaspé, Gatineau, Îles-de-la-Madeleine, Mont-Joli/ Rimouski, Montréal, Québec, Rouyn, Val-d'Or et Ottawa.	Agréée.
9545	18 mars	Pacific Western Airlines Ltd. : regroupement de divers permis de classe 1.	Agréée.
9584	12 mars	Nordair Inc. : regroupement de divers permis de classe 1.	Agréée.
9634	20 mars	Wardair Canada Inc. : service de classe 1, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Halifax.	Agréée.
9643	26 mars	Pacific Western Airlines Ltd. : ajout d'Ottawa au permis n° A.T.C. 1788/68(S).	Agréée.
9647	26 mars	Air Nova Inc. : ajout de Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John et Fredericton au permis n° A.T.C. 3985/85(NS).	Agréée.

III – Services internationaux Requêtes portant sur des permis et vols

	1985	1986
Demandes de permis		
Requérants canadiens	58	46
Requérants étrangers	136	127
Demandes de vols par des non-titulaires (Exploitants américains de petits aéronefs)	82	36

IV – Dépôts de tarifs et de services (en nombre de pages)

		1985*	1986
Tarifs d'affrètements		12 254	13 849
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		10 054	9 653
Tarifs-passagers	Intérieurs : Can. – É.-U.	26 166	30 112
	Outre-mer	96 757	115 925
Tarifs-marchandises	Intérieurs : Can. – É.-U.	7 540	6 553
	Outre-mer	10 516	8 696
Nombre total de pages		**163 287**	**184 788**

* Les données ont été adaptées pour refléter la période janvier à décembre 1985.

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1985 Vols	1985 Places	1986 Vols	1986 Places
Affrètement pour voyage tout compris (AVTC)*				
En provenance du Canada	1 996	286 496	1 336	192 282
En provenance de l'étranger	150	12 269	177	28 459
Intérieurs	134	15 916	208	25 326
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	640	48 842	730	42 469
En provenance de l'étranger	249	16 968	266	24 221
Intérieurs	13	1 568	20	2 032
Fret (en provenance du Canada)	158	–	318	–
Fret (en provenance de l'étranger)	701	–	792	–
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	2 062	384 317	2 516	459 520
En provenance de l'étranger (VARA)	369	41 440	364	46 291
En provenance de l'étranger (Aff.)	41	3 731	2	690
VARA (intérieurs)	4 080	1 102 157	1 495	346 798
VARA/AVTC *				
En provenance du Canada	10 332	1 825 792	12 018	2 159 061
En provenance de l'étranger	0	0	41	9 374
Intérieurs	5	368	48	8 268

* Les statistiques ne comprennent pas les changements apportés aux programmes d'affrètement.

I – Services intérieurs

	1985	1986
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 260	2 168
Aéronefs à voilure fixe	2 063	2 000
Aéronefs à voilure tournante	197	168
Transporteurs nationaux	1 314	1 219
Transporteurs étrangers	946	949
Permis	3 481	3 469
Nouveaux permis émis	307	412
Permis remplacés	663	488
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 080	1 006
Reportées de l'année précédente	220	241
En attente à la fin de l'année	241	199
Traitées pendant l'année	1 059	1 048
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	28
Agriculteurs «volants »	98	98
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	45	31
Décisions et ordonnances		
Décisions	856	895
Ordonnances	1 403	522
Avis publics		
Requêtes	387*	346
Audiences	2	0

* Ce chiffre a été révisé depuis le rapport annuel 1985.

APPENDICE C
Comité des transports aériens

I – Services intérieurs 116

II – Vols d'affrètement choisis 117

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols 118

IV – Dépôts de tarifs et de services
(en nombre de pages) 118

V – Décisions notables, 1986 119

XIV – Réclamations et paiements, 1985
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Toronto – North Bay («Northlander»)	2 323 478	1 864 950 [2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	199 998	143 422
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 377 978	2 267 931 [2]
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 039 947	1 020 000
	Total	**6 941 401 $**	**5 296 303 $**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN, les 10 et 12 juin 1986, par Algoma Central, le 17 juin 1986, et par QNS&L, le 7 mai 1986.

(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1985 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

XIII – Réclamations et paiements, 1985 Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gillam	2 244 960	1 795 968
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	35 182 (2)	31 664
3. Lampman	Maryfield – Estevan	302 346	241 877
4. Northgate	Northgate – Lampman	501 424	401 139
Alberta			
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	174 277	Nil
6. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	87 145	78 431
7. Lac La Biche	Bon Accord – Egremont	81 388 (3)	73 249
8. Oyen(4)	Kindersley – Hanna	51 335	Nil
9. Peace River	Roma Jct. – Hines Creek	33 862	Nil
	Total (CN)	**3 511 919 $**	**2 622 328 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Saskatchewan			
10. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 005 067 (5)	Nil
11. Langdon – Acme	Langdon – Cosway		
– Strathmore	Cosway – Wimborne	503 478 (6)(7)	441 127
	Langdon – Shepard		
12. Willingdon (embr. Chemical)	P.m. 0,0 – P.m. 6,0	28 004 (8)	25 406
	Total (CP Rail)	**2 536 549 $**	**466 533 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**6 048 468 $**	**3 088 861 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 25 juin 1986.
(2) Désigné embranchement tributaire du transport du grain jusqu'au 31 juillet 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(3) Embranchement protégé jusqu'au 25 septembre 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
(5) Réclamations déposées par CP Rail le 10 décembre 1986.
(6) Réclamations révisées par CP Rail le 10 décembre 1986.
(7) Désigné embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1986; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(8) Réclamations révisée par CP Rail le 27 août 1986.

Ontario			
48. Carleton Place	Nepean – Carleton Place	311 257	280 131
49. Kingston	Tichborne – Kingston	76 832 (3)	69 149
50. M&O(11)	Rigaud – M&O Jct.	790 598	711 538
51. Nickel	P.m. 12,10 – P.m. 12,60	6 431 (2)	5 788
52. Port McNicoll	Orillia – Uhthoff	74 497 (2)	67 047
53. TH&B (division de H&D)	P.m. 2,7 – P.m. 3,9	5 249 (2)(3)	4 711
Alberta			
54. Langdon (conjoint, CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	116 548	104 511
Colombie-Britannique			
55. Kaslo	Rosebery – Nakusp	992 125	892 913
	Total (CP Rail)	**4 956 591 $**	**4 276 235 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**13 848 209 $**	**12 133 682 $**

(1) Réclamations déposées par CN, le 25 juin 1986, et par CP Rail, le 27 août 1986.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1985, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1986, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(5) Embranchement protégé, non admissible en vertu de l'article 256.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(7) Désigné embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(8) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(9) Désigné embranchement tributaire du transport du grain jusqu'au 31 juillet 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(10) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(11) Se prolonge au Québec sur une faible distance.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
26. Kingston (embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto	92 (3)	Nil
27. Marmora	Glen Miller – Marmora	33 130 (2)	29 817
28. Meaford (embr. Penetang)	North Colwell – Hendrie	25 747	23 172
29. Meaford	Collingwood – Meaford	75 722	68 150
30. Pagwa	Calstock – Nakina	659 313	593 382
31. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	191 771	172 594
32. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	108 875 (2)	97 988
33. Uxbridge (embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	63 680	57 312
Manitoba			
34. Oakland	Delta Jct. – Oakland	47 417	Nil(5)
Saskatchewan			
35. Acadia Valley(6)	Eyre Jct. – Acadia Valley	254 387 (7)	159 436
36. Erwood(8)	Baden – Hudson Bay	324 373	291 936
37. Gravelbourg	P.m. 47,30 – P.m. 51,57	6 955 (2)(9)	Nil
Alberta			
38. Rosedale – Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	57 691	51 922
Colombie-Britannique			
39. Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	29 426	Nil
40. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	629 092	566 183
	Total (CN)	**8 891 618 $**	**7 857 447 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Nouvelle-Écosse			
41. Truro	Mantua – Truro	6 768 (3)	6 071
Nouveau-Brunswick			
42. Minto	Marysville Jct. – Minto (y compris les embr. Minto et Long)	93 871 (3)	84 474
43. Shore Line	Allan Cot – Lepreau	41 286 (3)	37 157
Québec			
44. Maniwaki	Laman – Maniwaki	553 059	497 753
45. Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	204 746	Nil(10)
46. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 090 284	981 256
47. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	593 040	533 736

XII – Réclamations et paiements, 1985
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	52 220	46 998
Nouvelle-Écosse			
2. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	365 741	329 167
3. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	356 873	321 186
Île-du-Prince-Édouard			
4. Kensington	Linkletter – Tignish	631 034	567 931
5. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (y compris l'embr. Georgetown)	372 802	335 522
6. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	88 880	79 992
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	675 736	608 162
8. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	53 595	48 236
Nouveau-Brunswick			
9. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	421 835	379 652
10. Centreville	Valley – Centreville	285 634	257 071
11. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	7 221 (2)	6 499
12. Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	7 834 (3)	7 051
13. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 306 794	1 176 115
14. Sussex (embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	19 300	17 370
Québec			
15. Granby	Waterloo – Granby	76 269	68 642
16. Monk	Pelletier – Ste-Claire	196 449 (2)	176 804
17. Sorel (embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux	21 899	19 709
18. St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	118 917	107 025
19. Témiscouata(4)	Cabano – Edmundston East	263 192	236 873
20. Valleyfield	Barrington – Ayrness	126 399	113 759
Ontario			
21. Dunnville	Fort Erie – Nickel	110 893 (2)	99 804
22. Dunnville	Macey – Caledonia	203 674 (2)	183 307
23. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	85 266	76 739
24. Forest	Lucan – Forest	219 674	197 707
25. Kincardine	Listowel – Wingham	315 816	284 234

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	4 956 591	4 276 235
Article 258 (Embranchements protégés)	2 536 549	466 533
Article 272 (Tarifs de l'Est)	7 903 166	7 903 166
Total	**15 396 306**	**12 645 934** (1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 8 381 919 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 4 264 015 $ pour 1986.

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 377 978 (1)	2 267 931 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 078 937 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 188 994 $ pour 1986.

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 039 947 (1)	1 020 000 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Paiements versés au cours de 1986.

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1985

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 848 209	12 133 682
Article 258 (Embranchements protégés)	6 048 468	3 088 861
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	6 941 401 (1)	5 296 303
Article 272 (Tarifs de l'Est)	28 253 018	28 253 018
Total	**55 091 096**	**48 771 864** (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 32 541 772 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 16 230 092 $ pour 1986.

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	8 891 618	7 857 447
Article 258 (Embranchements protégés)	3 511 919	2 622 328
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 523 476 (1)	2 008 372
Article 272 (Tarifs de l'Est)	20 349 852	20 349 852
Total	**35 276 865**	**32 837 999** (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 22 080 916 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 10 757 083 $ pour 1986.

VI – Paiements, 1986
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Novembre 1985	Nil[1]	Nil[1]	172 551,14	172 551,14
Décembre	25 182 883,53[2]	24 913 431,10[2]	82 057,75	50 178 372,38
Janvier 1986	19 612 287,79	20 283 689,58	88 282,09	39 984 259,46
Février	21 208 287,16	21 136 359,95	169 652,97	42 514 300,08
Mars	24 346 416,86	18 124 139,73	121 528,56	42 592 085,15
Avril	26 236 987,97	19 596 266,10	223 769,28	46 057 023,35
Mai	34 638 587,00	29 078 919,27	228 698,86	63 946 205,13
Juin	36 995 265,79	29 417 855,69	312 994,03	66 726 115,51
Juillet[3]	39 355 696,96	30 256 793,46	190 102,53	69 802 592,95
Août	26 855 437,65	18 355 094,97	147 667,38	45 358 200,00
Septembre	19 504 825,67	15 928 509,63	206 995,35	35 640 330,65
Octobre	40 692 107,35	37 111 162,89	377 196,98	78 180 467,22
Novembre	46 007 923,78	43 593 494,11	381 916,97	89 983 334,86
Total	**360 636 707,51**	**307 795 716,48**	**2 703 413,89**	**671 135 837,88**

(1) Paiements versés au cours de l'année civile 1985.
(2) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1986 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
(3) Comprend les versements finals relatifs à la campagne agricole 1985-1986 prenant fin le 31 juillet 1986.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1986

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements de trains*			
Voie principale	146	0	20
Gares de triage et embranchements	127	0	1
Total des déraillements de trains	**273**	**0**	**21**
Collisions de trains*			
Voie principale	14	24	140
Gares de triage et embranchements	60	0	22
Total des collisions de trains	**74**	**24**	**162**
Accidents mettant en cause des draisines / machines d'entretien de la voie			
Déraillements	8	0	10
Collisions	20	0	16
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	252	24	98
Publics (sans protection automatique)	236	17	115
Privés	26	4	31
Ferme	3	0	3
Total des accidents à des passages à niveau (Huit des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)	**517**	**45**	**247**
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements sur voie principale	36	–	–
Déraillements – gares de triage et embranchements	123	–	–
Collisions sur voie principale	4	–	–
Collisions – gares de triage et embranchements	46	–	–
Accidents à des passages à niveau	6	–	–
Incidents divers **	389	–	–

Changement du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1985 et 1986 = – 0,9 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Dix-neuf de ces 389 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont préliminaires et sont donc communiquées sous réserve de modifications.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Montréal – Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	86-10-10	R-39871	Fréquence réduite entre Halifax – Truro – Moncton et service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	86-09-03	WDR-00231	Maintien du service.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Sudbury – White River	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.

IV – Ordonnances et décisions, 1986
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Moncton – Campbellton	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Service quotidien Moncton – Campbellton.
Québec – Mont-Joli	70-12-29	85-04-29	R-38000	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.
Sydney – Truro – Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto – Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Chicoutimi	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-36619 R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'à Vancouver le 1er juin 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	86-04-25	R-39309	Fréquence réduite à six jours par semaine.
Hearst – Nakina	71-05-03	86-04-10	1986-01 (Comité de révision)	Abandon du service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine	Listowel – Wingham	1,41 – 30,34	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1983. Révision quinquennale obligatoire en 1988.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9,00 – 28,10	Ordre de maintenir le service, le 3 juin 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13,00 – 34,05	Ordre de maintenir le service, le 10 octobre 1986. Révision quinquennale obligatoire en 1991.
(CN) Campbellford	Corbyville – Campbellford	3,20 – 60,40	Décision à venir.
(CP Rail) Bobcaygeon	Dranoel – Lindsay	0,0 – 20,0	En instance.
(CN) Guelph (embr. Tavistock)	Stratford – Tavistock	0,25 – 7,86	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CN) Newton et Owen Sound	Stratford – Palmerston	1,17 – 36,62	En instance.
	Palmerston – Owen Sound (y compris tronçon du p.m. 0,00 au p.m. 1,41 de la subd. Kincardine)	0,00 – 71,43	
(CN) Southampton	Harriston Jct. – Douglas Point	0,00 – 59,56	Nouvelle requête.
(CP Rail) St. Mary's	Ingersoll North – Zorra	0,0 – 4,3	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CP Rail) Port Burwell	Tillsonburg – Port Burwell	18,5 – 33,5	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CN) Fergus	Guelph – Fergus	32,43 – 47,00	Nouvelle requête.
(CN) Burford	Brantford – Tillsonburg	3,35 – 32,59	Nouvelle requête.
Colombie-Britannique			
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	0,00 – 1,37	En révision selon l'ordonnance n° WDR 1984-00273, le 28 novembre 1984.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme – Youbou	57,90 – 81,90	Ordre de maintenir le service, le 15 octobre 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
(CP Rail) Kaslo	Deerholme – Cowichan Bay	0,00 – 6,12	
	Rosebery – Nakusp	3,8 – 31,2	Ordre de maintenir le service, le 5 juillet 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0,00 – 105,76	Ordre de maintenir le service, le 28 juin 1985. Révision après le 28 juin 1988.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 – 72,04	Ordre de maintenir le service, le 1er avril 1986. À revoir en 1988.
Québec			
(CN) Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	44,00 – 77,0	Ordre de maintenir le service, le 2 avril 1986. Millage modifié le 21 octobre 1986. À revoir en 1988.
(CP Rail) Ste-Agathe	St-Jérôme – Ste-Agathe	13,6 – 44,4	Ordre de maintenir le service, le 18 déc. 1984. Révision quin-
	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44,4 – 138,20	quennale obligatoire en 1989.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1,00 – 32,50	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
	Courcelles – Mégantic	32,50 – 57,70	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36,50 – 55,57	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1986. À revoir en 1989.
(CN) Granby	Waterloo – P.m. 9,00	0,09 – 9,00	Ordre d'abandon – conditionel au transfert à CP Rail de la voie desservant la clientèle à Waterloo.
(CN) Chandler	Ste- Adélaïde – Gaspé	43,10 – 104,23	En instance.
(CN) Taschereau	La Sarre – Cochrane	99,00 – 181,42	En instance.
Ontario			
(CN) Forest	Lucan – Parkhill	15,50 – 30,50	Ordre de maintenir le service, le 25 février 1986. Millage modifié le 20 juin 1986. Révision quinquennale obligatoire en 1991.

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies Requêtes en instance le 31 décembre 1986

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0,00 – 20,65	Ordre d'abandon du service au 3 janvier 1987.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow – Thorburn	0,00 – 5,95	Requête publiée le 20 novembre 1986.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0,00 – 25,61	Ordre de maintenir le service, le 23 nov. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	0,00 – 17,77	Ordre de maintenir le service, le 23 février 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris (embr.Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	0,00 – 5,00	Ordre de maintenir le service, le 10 mai 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct. – Souris	0,00 – 55,02	Ordre de maintenir le service, le 5 août 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish	19,49 – 84,61	Ordre de maintenir le service, le 14 nov. 1985. Révision avant le 14 nov. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CN) Sussex (embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	0,00 – 2,85	Ordre de maintenir le service, le 23 avril 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
(CN) Centreville	Valley – Woodstock	0,00 – 2,63	Ordre de maintenir le service, le 3 mars 1986. Recommandation du CTCF relative au transfert de ce tronçon de la ligne à CP Rail.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Kingston (embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto 1,50 – 6,36	R-39694 – 26 août	Ordre d'abandon au 30 septembre 1986.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls 13,03 – 35,3	R-39899 – 10 octobre	Ordre d'abandon du service du p.m. 34,05 au p.m. 35,3 au 9 novembre 1986. Ordre de maintien du service du p.m. 13,00 au p.m. 34,05.
		Télex – 7 novembre	Suspension de l'exécution de l'ordonnance n° R-39899 à l'égard du tronçon situé entre le p.m. 34,05 et le p.m. 35,3 jusqu'au 12 novembre 1986. Date réelle de l'abandon le 13 novembre 1986.
(CN) Cayuga (embr. Simcoe)	Port Dover – Simcoe	R-40155 – 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1987.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Pagwa	Calstock – Nakina 23,90 – 141,45	R-39046 – 24 février	Ordre de maintien du service de Calstock à Pagwa (p.m. 78,60). Ordre d'abandon du service de Pagwa à Nakina au 31 mars 1986. Ordonnance n° 1986-01 du Comité de révision du 10 avril 1986; ordre d'abandon de Calstock à Pagwa au 5 mai 1986.
(CN) Forest	Lucan – Forest 15,50 – 48,00	R-39048 – 25 février	Ordre de maintien du service de Lucan (p.m. 15,50) à Parkhill (p.m. 30,25). Ordre d'abandon du service de Parkhill (p.m. 30,25) à Forest (p.m. 48,00).
		Modifiée par R-39507 – 20 juin	Ordre de maintien du service de Lucan (p.m. 15,50) à Parkhill (p.m. 30,50). Ordre d'abandon du service de Parkhill (p.m. 30,50) à Forest (p.m. 48,00).
(CP Rail) Kingston	Tichborne – Kingston 65,3 – 101,1 Ville de Kingston 101,85 – 102,09	R-39327 – 9 mai Modifiée par R-40110 – 8 décembre	Ordre d'abandon du service de Tichborne (p.m. 65,3) à Kingston (p.m. 100,25) au 12 décembre 1986 du p.m. 100,87 au p.m. 101,1 et du p.m. 101,85 au p.m. 102,09 au 12 janvier 1987. Recommandation de transfert à CN du tronçon situé entre le p.m. 100,25 et le p.m. 100,87.
(CP Rail) M&O	Rigaud – M&O Jct. 16,8 – 82,5	R-39494 – 25 juin	Ordre de maintien en date du 25 juillet 1986. En suspens jusqu'au 9 août 1986.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Québec			
(CP Rail) Témiscaming	Gendreau – Angliers 47,5 – 116,9	R-38908 – 20 janvier	Ordre d'abandon au 19 février 1986.
(CP Rail) Ville-Marie	Gaboury – Ville-Marie 0,00 – 7,0		
(ConRail) Division de Montréal	Frontière canado-américaine – Huntingdon 10,25 – 17,48	R-39068 – 27 février	Ordre d'abandon au 29 mars 1986.
(CN) Sorel (embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux 0,30 – 4,64	R-39069 – 28 février	Ordre d'abandon au 30 mars 1986.
(CN) Témiscouata	Cabano – Edmundston 42,70 – 77,00	R-39218 – 2 avril R-39911 – 21 octobre	Ordre de maintien. Ordre d'abandon du service entre le p.m. 42,70 et le p.m. 44,00 au 20 novembre 1986 et ordre de maintien du service du p.m. 44,00 au p.m. 77,00.
(CN) Valleyfield	Barrington – Ayrness 12,00 – 26,10	R-39352 – 15 mai	Ordre d'abandon au 14 juin 1986.
(CP Rail) Maniwaki	Laman – Wakefield 3,0 – 19,7	Télex – 30 mai	Report de la date d'abandon au 3 juillet 1986.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre 36,50 – 55,57	R-39599 – 25 juillet	Ordre de maintien du service.
(CN) Granby	Waterloo – P.m. 9,00 0,09 – 9,00	R-39701 – 4 septembre	Ordre d'abandon conditionnel au transfert à CP Rail des voies desservant la clientèle à Waterloo.
Ontario			
(CN) Uxbridge (embr. Cannington)	Balckwater – Woodville 0,00 – 12,55	R-38889 – 15 janvier	Ordre d'abandon au 19 février 1986.
(CN) Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge) 1,00 – 13,88	R-38922 – 23 janvier	Ordre d'abandon au 27 février 1986.
(CN) Penetang	North Colwell – Hendrie 2,00 – 11,60	R-39042 – 14 février	Ordre d'abandon au 16 mars 1986.

II – Ordonnances et décisions, 1986
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia 0,00 - 20,69	R-40085 – 4 décembre	Ordre d'abandon au 3 janvier 1987.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish 19,45 – 84,61	Motifs de la décision – 29 octobre	Ordre de maitien du service selon l'ordonnance n° R-38842, le 14 novembre 1985.
Nouvelle-Écosse			
(CP Rail) (DAR) Truro	Mantua –Truro 4,4 – 57,6	R-39358 – 22 mai	Ordre d'abandon au 26 juin 1986.
(CN) Inverness	Port Hastings – Inverness 0,00 – 55,64	R-39392 – 27 mai	Ordre d'abandon au 31 juillet 1986.
Nouveau-Brunswick			
(CP Rail) Minto	Marysville – Minto 0,9 – 33,6	R-39061 – 26 février	Ordre d'abandon au 28 mars 1986.
(CN) Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland 0,00 – 2,40	R-39105 – 3 mars	Ordre d'abandon au 2 avril 1986.
(CN) Centreville	Valley – Centreville 0,00 – 27,72	R-39165 – 12 mars	Ordre de maintien du service entre Valley (p.m. 0,00) et Woodstock (p.m. 2,63). Recommandation de transfert à CP Rail de ce tronçon de la ligne. Ordre d'abandon du service de Woodstock (p.m. 2,63) à Centreville (p.m. 27,72) au 16 avril 1986.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie 4,34 – 72,04 (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	R-39217 – 1er avril	Ordre de maintien du service.
(CP Rail) Shore Line	P.m. 10,0 – Lepreau 10,0 – 22,5	R-39695 – 28 août	Ordre d'abandon au 26 novembre 1986.

Date	Objet	Décision rendue
4 décembre	Relative à une plainte déposée par le mécanicien de locomotive de CP Rail B. Freisting, en vertu du par. 85(1) de la partie XI du Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains (CCT 1983-7 Rail) concernant la mesure disciplinaire prise contre lui par CP Rail le 4 avril 1986 et relative à l'alinéa 85(5)*d)* de la partie XI du Règlement où, en vertu du par. 85(4), si le Comité détermine que la compagnie ou le responsable a pris les mesures visées au paragraphe (1) sans raison valable, il peut ordonner à la compagnie d'annuler toute mesure disciplinaire prise contre l'employé touché par cette mesure. Décision et ordonnance n° R-40083	Plainte maintenue.
29 décembre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de son embranchement Simcoe prenant naissance au point milliaire 74,3 de la subdivision Cayuga, de Port Dover à Simcoe (Ont.). Décision et ordonnance n° R-40155	Agrément de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
29 août	Requête présentée par Paul de Man *et al.* le 27 janvier 1986, en vertu des articles 280 et 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation d'en appeler du tarif du service Toronto-London (via Stratford) de VIA Rail Canada Inc. Décision.	Rejet de la requête.
29 août	Requête présentée par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador concernant l'exploitation de trains sans fourgon de queue (exemption de la règle 90A du Règlement unifié d'exploitation à l'égard des trains-blocs à minerai). Décision.	Agrément de la requête.
29 août	Relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative aux modifications projetées par CN à l'exploitation ferroviaire relativement au service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong (Ont.); et relative aux plaintes reçues par le CTCF relativement auxdites modifications projetées par CN; et relative à la décision du CTCF datée le 16 août 1985. Motifs de la décision.	
4 septembre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de sa subdivision Granby entre Waterloo et un point près de Granby (Qc). Décision et ordonnance n° R-39701.	Agrément partiel de la requête.
10 octobre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Smiths Falls à partir d'un point près de Richmond jusqu'à un point près de Smiths Falls (Ont.), soit une distance de 22,3 milles. Décision et ordonnance n° R-39889.	Agrément partiel de la requête.
29 octobre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Kensington depuis Linkletter jusqu'à Tignish (Î.-P.-É.). Motifs de la décision.	Rejet de la requête.
5 novembre	Requête déposée par la Canadian Transit Company en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 141, en autorisation de prendre en toute propriété, sans le consentement du propriétaire, un terrain de la ville de Windsor, dans le comté d'Essex (Ont.); et relative à *Loi constituant en corporation The Canadian Transit Company* de 1921.	Rejet de la requête.
4 décembre	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Argentia à partir de Placentia Junction jusqu'à Argentia (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-40085.	Agrément de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
4 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de construire une deuxième voie principale au croisement de certaines réserves de la route situées dans le village de Kapasiwin (Alb.) sur sa subdivision Edson. Décision et ordonnance n° R-39225.	Agrément de la requête.
15 avril	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision finale.	
23 avril	Relative au transport de marchandises dangereuses dans la région recensée du Toronto métropolitain.	
9 mai	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Kingston entre Tichborne et Kingston (Ont.) et entre les points milliaires 101,85 et 102,09. Décision et ordonnance n° R-39327.	Agrément partiel de la requête.
22 mai	Requête présentée par CP Rail pour le compte de la Compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon situé entre les points milliaires 4,4 et 57,6 de la subdivision Truro (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-39358.	Agrément de la requête.
27 mai	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Inversess entre Port Hastings Junction et Inverness (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-39392.	Agrément de la requête.
29 mai	Requête présentée par Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. en vue d'en appeler de certains tarifs-voyageurs de VIA Rail Canada Inc.	Agrément partiel de la requête.
25 juin	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Montréal et Ottawa entre Rigaud (Qc) et la jonction M&O (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39494.	Agrément de la requête avec une recommandation au Ministre.
26 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de l'embranchement Deseronto de la subdivision Kingston, de Napanee à Deseronto (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39694.	Agrément de la requête.
28 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Shore Line entre le point milliaire 10,0 et Lepreau (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39695.	Agrément de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
25 février	Relative au réexamen de la requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Forest depuis un point près de Lucan jusqu'à Forest (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39048.	Agrément partiel de la requête.
26 février	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Minto depuis South Devon jusqu'à Minto, y compris l'embranchement industriel Minto et l'embranchement Long (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39061.	Agrément de la requête.
27 février	Requête présentée par ConRail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de sa division de Montréal (Qc). Décision et ordonnance n° R-39068.	Agrément de la requête.
28 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Des Ormeaux dans la subdivision Sorel (Qc). Décision et ordonnance n° R-39069.	Agrément de la requête.
3 mars	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Stanley dans la subdivision Nashwaak (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39105.	Agrément de la requête.
6 mars	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision provisoire.	
12 mars	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Centreville depuis Valley jusqu'à Centreville (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39165.	Agrément partiel de la requête.
26 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1986-1987.	Certaines lignes ont été désignées.
1er avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caraquet entre Bathurst-Est et Tracadie, y compris l'embranchement Shippegan (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39217.	Rejet de la requête.
2 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Témiscouata entre Cabano (Qc) et Edmundston (N.-B.).	Rejet de la requête.

I – Décisions rendues, 1986

Date	Objet	Décision rendue
15 janvier	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Cannington dans la subdivision Uxbridge (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38889.	Agrément de la requête.
20 janvier	Relative au réexamen de la requête de CP Rail en vertu du par. 254(5) de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de a) la subdivision Témiscaming, entre Gendreau et Laverlochère (Qc), et de b) la subdivision Ville-Marie, entre Gaboury et Ville-Marie (Qc). Décision et ordonnance n° R-38908.	Agrément de la requête.
23 janvier	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Fergus depuis un point près de Lynden Junction jusqu'à Galt (Cambridge) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38922.	Agrément de la requête.
24 janvier	Requête déposée par VIA Rail Canada Inc. en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* en autorisation d'assurer un service de casiers à la Gare centrale de Montréal. Décision et ordonnance n° R-38931.	Agrément de la requête.
14 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Penetang entre North Colwell et Hendrie (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39042.	Agrément de la requête.
14 février	Relative à une étude portant sur les taux des conteneurs de CN à Terre-Neuve. Décision et ordonnance n° R-39045.	CN devra déposer de nouveaux taux.
24 février	Relative au réexamen de la requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Hearst et Nakina (Ont.) exploité par VIA Rail Canada Inc. Décision et ordonnance n° R-39047.	Agrément partiel de la requête.
24 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Pagwa entre Calstock et Nakina (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39046.	Agrément partiel de la requête.

APPENDICE B
Comité des transports par chemin de fer

I – Décisions rendues, 1986 90

II – Ordonnances et décisions, 1986
Abandon d'embranchements hors-Prairies 95

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1986 99

IV – Ordonnances et décisions, 1986
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs) 102

V – Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1986 105

VI – Paiements, 1986
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 106

VII – Sommaire des réclamations et paiements
globaux aux chemins de fer admissibles, 1985 107

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 107

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Canadien Pacifique Limitée 108

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Algoma Central Railway 108

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador 108

XII – Réclamations et paiements, 1985
Article 256 (Embranchements non protégés) 109

XIII – Réclamations et paiements, 1985
Article 258 (Embranchements protégés) 112

XIV – Réclamations et paiements, 1985
Article 261 (Services de trains de voyageurs) 113

Subdivision	De	À	Milles
Pennant	Wickett (p.m. 0,0)	Hazlet (p.m. 19,4)	19,4
Reford	Kerrobert (p.m. 0,0)	Wilkie (p.m. 42,8)	42,8
Russell	Binscarth (p.m. 0,0)	Inglis (p.m. 23,9)	23,9
Shamrock	Archive (p.m. 0,0)	Hak (p.m. 103,4)	103,4
Shaunavon	Assiniboia (p.m. 0,0)	Shaunavon (p.m. 118,2)	118,2
Stirling	Manyberries (p.m. 0,0)	Stirling (p.m. 84,5)	84,5
Tisdale	Goudie (p.m. 0,0)	Nipawin (p.m. 131,7)	131,7
Turin	Lethbridge (p.m. 0,0)	Turin (p.m. 27,0)	27,0
Tyvan	Stoughton (p.m. 0,0)	Crecy (p.m. 87,2)	87,2
Vanguard	Swift Current (p.m. 2,0)	Meyronne (p.m. 76,3)	74,3
White Fox	Nipawin (p.m. 0,0)	Sharpe (p.m. 73,4)	73,4
Willingdon	Lloydminster (p.m. 0,0)	Bruderheim (p.m. 144,1)	144,1
Winnipeg Beach	Gimli (p.m. 58,0)	Riverton (p.m. 82,6)	24,6
Wood Mountain	Ogle (p.m. 0,0)	Mankota (p.m. 64,9)	64,9
Total			**3 628,1**

* Subdivision Inwood, de Fisher Branch (Man.) à Grosse Isle (Man.), 71,5 milles, et subdivision Stettler, de Ferlow Junction (Alb.) à Dinosaur (Alb.), 108 milles, n'ont plus la désignation d'embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1986.

** Propriété de CP Rail mais exploitée par CN.

*** Propriété de CN mais exploitée par CP Rail.

Subdivision	De	À	Milles
Smoky	Winagami (p.m. 263,5)	Spirit River (p.m. 357,2)	93,7
St. Brieux	St, Brieux Jct. (p.m. 0,0)	Humbolt Jct. (p.m. 54,1)	54,1
Ste. Rose	Ochre River (p.m. 0,0)	Ste. Rose du Lac (p.m. 11,7)	11,7
Tisdale	Hudson Bay (p.m. 0,0)	Prince Albert (p.m. 161,2)	161,2
Turtleford	North Battleford (p.m. 0,0)	St. Walburg (p.m. 77,7)	77,7
Weyburn	Talmage (p.m. 0,0)	Bengough Jct. (p.m. 39,7)	39,7
White Bear	Eston Jct. (p.m. 0,0)	Lacadena (p.m. 24,5)	24,5
Winnipegosis	Sifton Jct. (p.m. 0,0)	Fork River (p.m. 10,9)	10,9
Total			**3 224,3**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Altawan	Shaunavon (p.m. 0,9)	Manyberries (p.m. 122,1)	122,1
Amulet	Ormiston (p.m. 30,9)	Crane Valley (p.m. 38,6)	7,7
Arborg	Rugby (p.m. 5,4)	Arborg (p.m. 75,1)	69,7
Arcola	Schwitzer (p.m. 0,0)	Arcola (p.m. 96,7)	96,7
Assiniboia	Amulet (p.m. 46,0)	Assiniboia (p.m. 111,1)	65,1
Bassano	Empress (p.m. 0,0)	Bassano (p.m. 118,4)	118,4
Bromhead	Estevan (p.m. 0,0) (y compris l'embr. Tribune, p.m. 7,0)	Minton (p.m. 79,1)	86,1
Bulyea	Neudorf (p.m. 0,0)	Bulyea (p.m. 86,4)	86,4
Burstall	Embranchement Schuler		6,8
Cardston	Stirling (p.m. 0,0)	Cardston (p.m. 46,8)	46,8
Colonsay	Dilke (p.m. 21,3)	Colonsay (p.m. 108,5)	87,2
Colony	Rockglen (p.m. 0,0)	Killdeer (p.m. 24,6)	24,6
Coronation	Kerrobert (p.m. 1,5)	Coronation (p.m. 116,5)	115,0
Dunelm	Player (p.m. 0,0)	Simmie (p.m. 25,2)	25,2
Empress	Leader (p.m. 88,2)	Empress (p.m. 111,8)	23,6
Expanse	Curle (p.m. 0,0)	Assiniboia (p.m. 64,6)	64,6
Fife Lake	Assiniboia (p.m. 0,0)	Big River (79,8)	79,8
Furness	Epping (p.m. 0,0)	Paradise Valley (p.m. 19,5)	19,5
Glenboro	Murray Park (p.m. 6,0) (y compris l'embr. au p.m. 15,0)	Souris (p.m. 145,0)	154,0
Gravelbourg***	Mossbank Jct. (p.m. 0,0)	Tyson (p.m. 57,3)	57,3
Gretna/La Rivière	Fortress (p.m. 11,5) - Rosenfeld - Gretna (p.m. 14,1)		56,8
Hatton	Hatton (p.m. 0,0)	Golden Prairie (p.m. 17,8)	17,8
Kerrobert	Outlook (p.m. 0,0)	Kerrobert (p.m. 102,5)	102,5
Kisbey	Arcola (p.m. 0,0)	Weyburn (p.m. 61,7)	61,7
Lac du Bonnet	Birds Hill (p.m. 6,0)	Lac du Bonnet (p.m. 65,7)	59,7
Lacombe	Coronation (p.m. 0,0)	Nevis (p.m. 70,8)	70,8
Langdon	Cosway (p.m. 42,1)	Carbon (p.m. 58,3)	16,2
La Rivière	Rosenfeld (p.m. 54,2)	La Rivière (p.m. 111,0)	56,8
Lloydminster	Wilkie (p.m. 0,0)	Lloydminster (p.m. 104,6)	104,6
Lomond	Eltham (p.m. 0,0)	Hays (p.m. 112,3)	112,3
Lyleton	Deloraine (p.m. 0,0)	Waskada (p.m. 17,6)	17,6
Macklin	Kerrobert (p.m. 0,0)	Macklin (p.m. 46,4)	46,4
Macleod	Aldersyde (p.m. 31,5)	Ft. Macleod (p.m. 105,3)	73,8
Melfort	Lanigan (p.m. 0,0)	Lac Vert (p.m. 56,2)	56,2
Napinka	La Rivière (p.m. 0,0)	Napinka (p.m. 108,5)	108,5
Neudorf	Sylspur (p.m. 50,7)	Neudorf (p.m. 126,2)	75,5
Notukeu	Notukeu (p.m. 0,0)	Val Marie (p.m. 96,9)	96,9
Outlook	Moose Jaw (p.m. 2,3)	Outlook (p.m. 120,3)	118,0

IV – Embranchements tributaires du transport du grain, 1986-1987

Subdivision	De	À	Milles
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA*			
Acadia Valley	Eyre Jct. (p.m. 0,0)	Acadia Valley (p.m. 23,7)	23,7
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	Alliance (p.m. 59,2)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	England (p.m. 75,0)	25,9
Arborfield	Crane (p.m. 0,0)	Arborfield (p.m. 19,4)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	Athabasca (p.m. 93,1)	72,9
Avonlea	Parry (p.m. 29,8)	Moose Jaw (p.m. 83,8)	54,0
Barrhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	Barrhead (p.m. 26,1)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	Battleford Jct. (p.m. 7,8)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	Willowbunch (p.m. 71,5)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	Big River (p.m. 56,5)	56,5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (p.m. 0,0)	Denholm (p.m. 116,5)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	Cactus Lake (p.m. 40,3)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	Paradise Hill (p.m. 15,7)	15,7
Bonnyville	Abilene Jct. (p.m. 0,0)	Grand Centre (p.m. 61,1)	61,1
Brooksby	Naisberry Jct. (p.m. 0,0)	Carrot River (p.m. 51,1)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	Laird (p.m. 28,2)	28,2
Carman	Carman Jct. (p.m. 0,0)	Graysville (p.m. 50,9)	50,9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (p.m. 39,2)	Riverhurst (p.m. 110,5)	71,3
Chelan	Reserve (p.m. 0,0)	Crooked River (p.m. 60,1)	60,1
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	Beechy (p.m. 94,3)	94,3
Corning	Peebles (p.m. 0,0)	Corning (p.m. 15,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 33,5)	Elk Point (p.m. 139,6)	106,1
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	Swan River (p.m. 98,5)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	Kipling (p.m. 128,6)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	St. Louis (p.m. 86,4)	62,8
Demay	Camrose Jct. (p.m. 0,0)	Ryley (p.m. 25,0)	25,0
Dodsland	Biggar (p.m. 0,0)	Smiley (p.m. 79,2)	79,2
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 104,8)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	Birch River (p.m. 23,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	McCallum (p.m. 87,5)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	Dawson Creek (p.m. 138,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	Elgin (p.m. 42,4)	42,4
Herchmer	Gillam (p.m. 330,3)	Churchill (p.m. 509,9)	179,6
Lac La Biche	Banko Jct. (p.m. 0,0)	Bon Accord (p.m. 9,5)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	Whitmore (p.m. 115,5)	115,5
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 43,8)	43,8
Matador**	Matador Jct. (p.m. 0,0)	Kyle (p.m. 29,7)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	Belmont (p.m. 102,2)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	Rossburn Jct. (p.m. 5,3)	5,3
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	Paddockwood (p.m. 23,9)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	Hines Creek (p.m. 113,4)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	Cando (p.m. 18,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	Sturgis Jct. (p.m. 65,3)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	Kelvington (p.m. 113,6)	46,2
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	MacNutt (p.m. 45,2)	45,2
Robinhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	Glaslyn (p.m. 69,6)	69,6
Rossburn	Rossburn Jct. (p.m. 0,0)	Russell (p.m. 104,3)	104,3

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-12	WDR 1986-00307	3 décembre	Décision finale de la Commission qui enjoint à CN de poursuivre l'exploitation de la subdivision Porter (Sask.) et qui établit un comité local chargé d'examiner les options futures pour cette ligne.
Décisions interlocutoires			
Réf. 50185		11 juillet 15 août	La Commission a donné des directives officielles à la ville de Regina, à CN et à CP Rail concernant la phase I de la requête de déplacement de voies à Regina.

III – Abandons d'autres voies Requêtes en instance le 31 décembre 1986

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
(CP Rail) Triage Brandon	Triage Brandon	Manitoba	Voie industrielle
(CP Rail) Winnipeg Beach	17,70	Manitoba	Voie d'évitement

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-07	WDR 1986-00214	14 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Brazeau entre le point milliaire 97,0 et Brazeau (p.m. 149,6) en Alberta.
WDR 1986-08	WDR 1986-00212	15 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Demay entre Camrose Junction (p.m. 1,3) et Roundhill (p.m. 12,0) en Alberta.
WDR 1986-09	WDR 1986-00219	25 août	Refuser la requête en instance de CN visant l'abandon de l'exploitation de la subdivision Porter (Sask.).
	WDR 1986-00241	4 septembre	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, rescinder une ordonnance de 1976 concernant l'installation de dispositifs de protection automatiques à un passage à niveau situé à Winnipeg, malgré l'opposition de la ville. Cela reflète la politique actuelle de mise à exécution, en temps voulu, des ordonnances prévoyant une subvention à l'égard du coût des dispositifs de protection installés aux passages à niveau.
WDR 1986-10	WDR 1986-00254	22 septembre	Refuser la requête en instance de CN visant l'abandon de l'exploitation de la subdivision Corning (Sask.).
	WDR 1986-00279	29 octobre	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, réitérer les principes de répartition des frais lorsque la partie principale à un passage à niveau est transférée dans le cadre de l'évolution d'un réseau routier existant.
	WDR 1986-00285	7 novembre	À la suite du réexamen, exigé par la loi, de la requête en abandon présentée par CP Rail, ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colonsay entre Amazon et Colonsay (Sask.), sous réserve de l'achèvement, d'ici à un an, d'un projet de rationalisation subventionné par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements.
WDR 1986-11		28 novembre	Examen du service de trains de voyageurs, de marchandises et de trains mixtes exploité entre Edmonton et Waterways (Alb.)

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
	WDR 1986-00103	8 mai	À la suite du réexamen, exigé par la loi, de la requête en abandon présentée par CN, ordonner à CN d'abandonner l'exploitation de la subdivision Neepawa entre Neepawa et Rossburn Junction, et la subdivision Rossburn entre Rossburn Junction et un point situé entre Bethany et Springhill (Man.), sous réserve que soit achevé d'ici à cinq ans un projet de rationalisation subventionné par le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.
WDR 1986-03	WDR 1986-00126	28 mai	Régler un litige entre l'industrie fourragère et CP Rail et CN, en décidant que les graines de luzerne en sacs sont admissibles au transport par chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, mais que toutes les autres graines fourragères en sacs ne le sont pas. La Division de l'Ouest a recommandé d'autres mesures de redressement au gouvernement fédéral.
WDR 1986-04		28 mai	Régler un litige entre le County of Red Deer No. 23 (Alb.) et CN concernant les frais d'entretien d'un passage à niveau, au profit de la municipalité.
WDR 1986-05		28 mai	Régler un litige entre le Whitemud Watershed Conservation District Board (Man.) et CN concernant le coût des travaux de drainage projetés, en imposant les dépenses d'immobilisations au Conservation Board et les dépenses d'entretien à CN.
	WDR 1986-00125	28 mai	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, la Commission refuse de déroger à sa méthode usuelle de répartition des coûts concernant l'installation et l'entretien des dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau. L'ordonnance n° WDR 1986-00047 du 19 mars 1986 porte strictement sur les faits précis de cette affaire.
WDR 1986-06	WDR 1986-00213	14 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Lac La Biche entre Bon Accord (p.m. 9,50) et Egremont (p.m. 29,66) en Alberta.

I – Audiences et décisions sur l'abandon d'embranchements, 1986

Subdivision	Date	Décision
(CN) Porter	19 août	Maintien de l'exploitation entre Oban et Cando (Sask.), sur une distance de 18,0 milles, aux termes de la décision n° WDR 1986-09, après une nouvelle audience.
(CN) Corning	21 août	Maintien de l'exploitation entre Peebles et Corning (Sask.), sur une distance de 14,4 milles, aux termes de la décision n° WDR 1986-10.

II – Décisions et ordonnances, 1986

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-01	WDR 1986-00009	28 janvier	Ordonner à CN de poursuivre l'exploitation d'un service de train mixte entre Edmonton et Waterways (Alb.).
WDR 1986-02	WDR 1986-00030	21 février	Autoriser la requête de CN d'enlever les chefs de gare et les bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermilion, Camrose, Grand Centre et Hinton (Alb.) et Biggar et Unity (Sask.), et de remplacer les bâtiments de gare à Wainwright, Edson, Hinton, Biggar et Unity par des abris de quai de trains de voyageurs. La requête visant à enlever le chef de gare et les bâtiments de gare à Lloydminster (Alb.) a été refusée.
	WDR 1986-00047	19 mars	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, la Commission exerce un engagement donné en 1919 par un prédécesseur de l'actuelle ville de Winnipeg dans un litige entre CP Rail et la ville concernant le coût des dispositifs de protection automatiques à un passage à niveau.
	WDR 1986-00105	8 mai	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Oakland entre le point milliaire 1,0 et Oakland (Man.).

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I – Audiences et décisions sur l'abandon d'embranchements, 1986 82

II – Décisions et ordonnances, 1986 82

III – Abandon d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1986 85

IV – Embranchements tributaires du transport du grain, 1986-1987 86

APPENDICES

A – *Division de l'Ouest* 81
B – *Comité des transports par chemin de fer* 89
C – *Comité des transports aériens* 115
D – *Comité des transports par eau* 125
E – *Comité des transports par véhicule à moteur* 129
F – *Comité de révision* 131
G – *Direction de la recherche* 135

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-366

CP Ltée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985, relativement à la capitalisation des coûts de remontage des locomotives. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP Ltée a ajouté que même si l'ordonnance n° R-34836 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, prétendue source de pouvoir pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appelante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La Cour d'appel fédérale a agréé la requête en autorisation d'interjeter appel. La cause n'a pas encore été entendue.

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie demanderesse, une personne atteinte d'invalidité, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement.

En novembre 1985, la demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air Canada. Le procès n'a pas encore eu lieu.

Le 9 mai 1986, une requête était déposée auprès du Comité des transports aériens (CTA) pour demander la suspension ou l'annulation du permis d'Air Canada, ainsi qu'un remplacement du tarif de ce transporteur pour que soit reconnu le droit des personnes atteintes d'invalidité à déterminer elles-mêmes dans quelle mesure elles sont suffisamment autonomes pour prendre l'avion.

Le CTA, dans sa décision n° 10205 du 4 novembre 1986, a approuvé en partie la requête en reconnaissant que la clause en cause du tarif du transporteur contrevient à l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens, et il a enjoint le transporteur d'adopter une nouvelle règle tarifaire qui accepte la détermination d'autonomie fournie par une personne atteinte d'invalidité.

On s'attend à ce que la poursuite en Cour fédérale soit retirée.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa déclaration réclamant des dommages présumés avoir été entraînés par la décision n° 1984-A-130 du Comité des transports aériens (CTA) du 4 avril 1984 dans laquelle le CTA annule le permis de la plaignante. Ce permis a été rétabli le 26 juillet 1985. La plaignante allègue des dommages subis pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à CP Ltée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquitté dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-379
A-551-84

Cet appel découle de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA), qui modifie le permis de la Federal Express Co. en vue de permettre à cette dernière d'étendre ses services aériens commerciaux transfrontaliers. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision a été accordée le 23 février 1984.

Postes Canada soutient que le CTA a outrepassé sa compétence et a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Cet appel devait être entendu au début de 1987.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

L'appelante, CN, dont la requête en autorisation d'interjeter appel a été appuyée par CP Ltée, a soutenu que :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (**Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et CN**).

même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à se monter une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-369

Le 4 avril 1986, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Transport Morneau Inc. c. Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) le 27 février 1986, qui rejette une demande de subvention présentée conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* et au règlement pertinent, à l'égard du transport de marchandises.

Le point de droit en cause est le suivant : le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale des marchandises de l'appelante?

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-332

Dans un avis de motion daté du 26 juin 1986, la requérante demande l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414, prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

La requérante a simultanément demandé que le Comité de révision de la CCT réexamine la question. Le tribunal a donc ordonné que la requérante dispose d'un mois, à compter de la date à laquelle le Comité de révision rendra sa décision, pour demander l'autorisation d'interjeter appel.

fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^{os} R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : «Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports?»

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour fédérale du Canada
Dossiers T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

Les requérantes, CN et CP Ltée, ont déposé des requêtes devant la Division de première instance de la Cour fédérale, en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la Cour fédérale*, en vue d'obtenir un bref de *certiorari* pour casser la décision n° WDR 1985-02 rendue par la CCT le 8 février 1985, ainsi qu'un bref de prohibition contre la Commission pour interdire à celle-ci d'étudier la requête déposée par la ville de Regina, en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* (LDLCCF), en vue d'obtenir l'autorisation de déplacer certaines installations que possèdent et exploitent CN et CP Ltée et qu'utilise VIA Rail. Cette requête est mieux connue sous le titre de requête en déplacement des voies de Regina - Phase I.

Dans les ordonnances rendues le 7 mai 1985, la Cour ordonnait que les requêtes de CN et de CP Ltée soient entendues ensemble.

CN et CP Ltée ont avancé que la Commission avait dépassé les limites de sa compétence pour les raisons suivantes :

1. La requête de la ville de Regina n'est pas conforme au paragraphe 3(1) de la LDLCCF et, par conséquent, la CCT n'a pas pu faire le calcul prescrit au paragraphe 5(1).

2. L'alinéa 3(5)*a)* de la LDLCCF n'a pas été respecté.

3. La CCT ne s'est pas assurée que le paragraphe 5(1) de la LDLCCF avait été respecté.

La ville de Regina a allégué que toutes les exigences énoncées aux articles 3 et 4 de la LDLCCF avaient été remplies. Elle a ajouté que ladite loi n'exige ni expressément ni implicitement qu'un plan d'aménagement urbain ou un plan de transport accomplisse l'intention à long terme d'un requérant relativement au déplacement d'un chemin de fer ou qu'il est interdit de déposer des requêtes par étapes en vue du déplacement d'un chemin de fer.

La ville de Regina a également fait valoir que le plan de financement déposé auprès de la CCT respecte les exigences de l'article 4 et que, de toute façon, la Commission n'est pas tenue de se limiter à ce plan pour établir les coûts nets de déplacement des voies, puisqu'elle se fera une opinion après avoir tenu une audience, conformément au paragraphe 5(2) de la LDLCCF.

Le tribunal a rejeté les requêtes de CN et de CP Ltée le 22 novembre 1985, en décidant que cette question ne relevait pas de sa compétence. Les requérantes ont ensuite interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale qui, dans un jugement rendu le 17 juin 1986, a maintenu le jugement de la Division de première instance. Le tribunal a entendu les requêtes en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada le 1er octobre 1986 et, le 18 décembre 1986, il a rendu son jugement qui refuse l'autorisation d'interjeter appel.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-358
A-263-85

L'appelante, CP Ltée, fait valoir que dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manoeuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que

CN c. la CCT
CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Les compagnies de chemin de fer en cause ont déposé des requêtes pour que soit prise une ordonnance prohibitive interdisant à la CCT d'étudier la requête présentée par la ville de Regina en vue du déplacement de certaines installations que possèdent et exploitent les requérantes, en alléguant qu'il n'est pas de la compétence de la CCT d'étudier une requête de déplacement graduel. Cette requête est communément appelée la requête en déplacement de voies de Regina - Phase II.

La motion a été entendue le 7 octobre 1986 et, en décembre, la Cour a demandé de poursuivre l'argumentation concernant la compétence de la Division de première instance.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance nº WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

L'affaire était en instance à la fin de 1986.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances nºs R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation d'interjeter appel qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP Ltée en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer pour autoriser une augmentation des frais des manoeuvres inter-service à Montréal (Qc). La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites suivant les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises; et
- la décision rendue le 17 septembre 1985 par le Comité de révision.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Le Procureur général pour Terre-Neuve c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-316

Dans un avis de motion daté du 18 mars 1986 est demandée l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39045 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 14 février 1986 pour enjoindre CN d'appliquer certains critères d'établissement des coûts à la détermination des taux de transport des marchandises par conteneurs en direction et en provenance de Terre-Neuve. Le requérant soutient que la CCT a commis une erreur de droit en concluant que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas assujetti aux Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et en ordonnant à CN de déposer des tarifs- marchandises à l'égard du transport par conteneurs à destination et en provenance de Terre-Neuve, conformément aux dispositions dudit article 276.

Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette question. Le tribunal a ordonné que la motion demeure en attente jusqu'à ce que le Comité de révision ait rendu sa décision.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-364
A-551-86

La requérante, CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre de CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP Ltée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

L'appel est encore en instance.

véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait certaines demandes de subventions déposées par Spéribel au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant admissible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour l'exploitation de ses services de camionnage.

Spéribel soutenait qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. Elle a fait valoir qu'un jugement de la Cour des sessions de la paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les services de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la Loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Il n'y a eu aucun développement dans cette affaire depuis le 21 avril 1983.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-359
A-10-86

CP Ltée (la requérante) a présenté, en octobre 1985, une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 27 août 1985 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette décision interprète un accord conclu entre CP Ltée et VIA Rail où il est fait état des modalités (y compris des conditions relatives aux indemnités) aux termes desquelles l'appelante doit assurer certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de ses services voyageurs. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le CTCF s'est attribué la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985.

La requérante soutient que le CTCF avait commis une erreur de droit ou de compétence en ce que la CCT, ayant été créée par la loi, n'a pas le pouvoir, ni par compétence inhérente ni par autorisation du Parlement, de statuer sur une réclamation civile ou contractuelle concernant deux parties.

CP Ltée a ajouté que dans l'accord à l'égard duquel le CTCF avait tenté d'interpréter les droits des parties, la compétence est conférée à un arbitre devant être nommé selon les conditions de l'accord et non conférée au CTCF.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 29 novembre 1985. L'appel n'a pas encore été entendu.

CP Ltée. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-336

Dans un avis de motion daté du 17 juillet 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission déclare un certain passage à niveau de la requérante comme étant un passage de ferme en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer*. La requérante soutient que la CCT a commis une erreur de droit, c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes; et que, par le fait même,

- la Commission a perdu toute compétence qu'elle aurait autrement pu avoir parce qu'elle a contrevenu aux règles d'équité et de justice naturelle.

La requérante a donc demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer l'affaire. La motion présentée au tribunal demeure en attente jusqu'à ce qu'un mois se soit écoulé après la date à laquelle la décision du Comité de révision aura été rendue.

dans les élévateurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement entre les élévateurs terminus titulaires de permis et Columbia ne créait pas, ni ne pouvait créer, un désavantage indu ou déraisonnable, comme il est prévu au paragraphe 23(3) de la *Loi nationale sur les transports*, étant donné que la distinction entre les frais a été établie par le décret et l'ordonnance précités.

En vertu de l'autorisation d'interjeter appel reçue de la Cour d'appel fédérale le 5 août 1983, CP Ltée a porté en appel la décision rendue par le CTCF le 14 avril 1983. Il reste maintenant à plaider la cause devant la Cour fédérale.

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer ne refusait pas le projet proposé par CN et CP Ltée d'acheter, à part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

L'appelante fait valoir que lorsqu'une partie formule une objection en vertu du paragraphe 27(3) de la LNT, la CCT est tenue d'abdiquer son autorité et de rendre une décision et une ordonnance ou, aux termes de l'alinéa 46(1)*c)* de la LNT, elle peut exercer son pouvoir de discrétion et rendre une ordonnance accompagnée des conditions qu'elle estime nécessaires. L'appelante ajoute que si la CCT doit ou peut rendre une ordonnance, elle a aussi le pouvoir d'y joindre des conditions.

La Norfolk and Western avance donc que la CCT a commis une erreur de compétence en ayant négligé d'exercer son pouvoir de discrétion ou de compétence et de rendre une ordonnance assujettie aux conditions demandées par l'appelante.

La requête en autorisation d'interjeter appel n'a encore fait l'objet d'aucune décision.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-322
A-515-86

Le 13 août 1986, l'appelante s'est vue autorisée à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1986 par le Comité de révision, selon laquelle il n'y a pas lieu de réexaminer l'ordonnance n° R-38526 prise le 1er octobre 1985 par le Comité des transports par chemin de fer, laquelle met en vigueur des taux inférieurs pour le transport des quartiers de viande par chemin de fer de Lethbridge (Alb.) vers l'Est du Canada.

L'appel est encore en instance.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-363

Dans un avis de motion daté du 21 novembre 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance n° R-39915 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 octobre 1986. Cette ordonnance donne suite à certaines recommandations formulées par le Comité dans son rapport d'enquête sur la collision d'un train de voyageurs de VIA Rail et d'un train de marchandises de CN, communément appelée la collision de Trudel.

On prétend que la CCT a débordé le mandat de l'enquête et outrepassé ses compétences en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* en ordonnant l'installation d'enregistreurs d'événements à bord des locomotives.

La motion n'a pas encore été entendue.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par

Conseil municipal du canton de Nakina c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-358
A-80-86

En septembre 1985, le conseil municipal du canton de Nakina a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 16 août 1985 et de l'ordonnance n° R-38414 émise le même jour.

Lors de l'étude de la requête en autorisation présentée par CN en vertu de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard de l'exploitation du service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong (Ont.), le CTCF a conclu que les modifications prévues à Nakina signifiaient le déplacement, la fermeture ou l'abandon de la gare à cet endroit, et qu'elles entraîneraient le déplacement d'employés.

L'appelante a demandé l'autorisation d'en appeler de la décision dans laquelle le CTCF affirme que la question des répercussions d'un service direct sur le canton de Nakina ne relève pas de sa compétence, aux termes de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Selon la décision rendue par la Cour le 26 juin 1986, le refus de prendre en considération toute classe ou catégorie d'intérêts compris dans l'intérêt public général constitue une erreur de droit, et les éléments de preuve relatifs aux répercussions économiques probables des changements proposés sur les localités avoisinantes seraient pertinents dans la question de l'intérêt public.

CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier T-326-86

La requérante, CP Ltée, a demandé à être soustraite au refus du Comité des transports par chemin de fer de surseoir à son ordonnance n° R-38529 du 2 octobre 1985 (se reporter à la cause **CP Ltée c. la CCT**, dossier n° 85-A-366, traitant de la nécessité de capitaliser le coût du remontage des locomotives) en attendant qu'une décision soit rendue relativement à l'appel de cette ordonnance auprès de la Cour d'appel fédérale.

La requête a été entendue le 29 avril 1986 et remise à une date ultérieure. Le Comité de révision de la CCT a, par la suite, accordé une suspension à la requérante.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-374
86-A-4

Il s'agit là d'une requête présentée en vue d'obtenir une prolongation du délai s'appliquant au dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel, et de requêtes en autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1985-02 du 8 février 1985 (mentionnée dans la cause **CP Ltée c. la CCT**; **CN c. la CCT**, dossiers nos 20039 et 20024, relativement au déplacement des installations ferroviaires dans la ville de Regina).

Le 20 février 1986, le tribunal a rejeté la requête déposée en vue d'obtenir une prolongation, ce qui a entraîné le rejet des demandes en autorisation d'interjeter appel.

Appels en instance en 1986

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Dans sa décision du 14 avril 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestarie et accordait à Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

CP Ltée a fait valoir que la CCT n'avait ni la compétence ni l'autorisation statutaire d'ordonner que Columbia jouisse d'une franchise illimitée pour l'utilisation des wagons. La question principale porte sur l'interprétation du décret CP 1959-569, qui suspendait certains frais de surestarie, et aussi de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission, qui limitait la suspension des surestaries imposées pour le grain entreposé

21 décembre 1983 (depuis modifiée par l'ordonnance n° WDR 1984-00030 du 15 mars 1984) dans laquelle il ordonnait à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de prendre les mesures suivantes :

1. fournir des installations acceptables qui serviront d'aménagement suffisant et approprié pour le trafic au terminus céréalier à l'île Ridley;

2. acquérir des servitudes foncières en vue de la construction du faisceau de réception et d'expédition; et

3. fournir des installations acceptables pour la mise en place des wagons sur les voies de déchargement de Prince Rupert Grain Ltd. et de Ridley Grain Ltd. et pour le retrait des wagons vides des voies de transbordement de ces compagnies en vue de les renvoyer au faisceau de réception et d'expédition.

CN a demandé l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance (qui a été confirmée par le Comité de révision le 30 avril 1985) en avançant que la CCT avait commis des erreurs de droit et de compétence.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la requête déposée par CN en autorisation d'interjeter appel de la décision du CTCF et elle a également refusé d'accorder une prolongation pour le dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision. Une requête de réexamen conforme aux Règles de la Cour fédérale a ultérieurement été entendue et rejetée par la Cour.

Une motion ultérieure en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada a été rejetée le 22 mai 1986.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-372
86-A-305

Le 19 mars 1986, la Cour d'appel fédérale a rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité de révision rendue le 25 novembre 1985, qui, elle-même, rejetait une demande de révision de l'ordonnance n° R-38351 du Comité des transports par chemin de fer. Celle-ci ordonnait à CP Ltée de se conformer aux normes minimales d'inspection, d'essai et de fonctionnement des freins à air comprimé au plus tard à une date donnée.

Chef Enoch Bird *et al.* c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-327

À la suite d'un jugement rendu par la Cour d'appel fédérale le 12 juillet 1985 (voir le rapport annuel de 1985) et la tenue d'audiences publiques, le Comité des transports par chemin de fer a émis l'ordonnance n° R-39225 le 4 avril 1986 et a rendu une décision datée du 24 mars 1986 aux termes desquelles il décidait que les zones où CN demandait l'autorisation de construire une deuxième voie principale étaient bien des voies publiques au sens de l'article 196 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Les appelantes ont demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité, mais cette requête a été rejetée le 21 novembre 1986 dans une ordonnance de la Cour d'appel fédérale.

Quebecair c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-22
86-A-325

La requérante, Quebecair, a demandé l'autorisation d'interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, ainsi qu'une prolongation du délai prévu pour entamer des procédures d'examen et d'annulation, conformément à l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, à l'égard de la décision n° 9669 rendue par le Comité des transports aériens le 4 avril 1986, en vertu de laquelle celui-ci ne refuse pas l'acquisition de Nordair Ltd. par les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée.

Le 24 juin 1986, le tribunal a rejeté les deux requêtes.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appel tranché en 1985

CP Ltée c. la CCT, la ville de Toronto *et al.*

Cour suprême du Canada
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

En novembre 1982, Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de la gare de Toronto-Ouest.

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a tenu une audience publique et, dans sa décision du 28 avril 1983, il a statué qu'il avait compétence en la matière et que CP Ltée avait enlevé la gare sans avoir reçu l'autorisation préalable du CTCF. CP Ltée en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, avançant que le CTCF avait commis une erreur en ayant décidé que cette approbation préalable était nécessaire.

Le 10 janvier 1985, CP Ltée a présenté devant la Cour suprême du Canada une requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour d'appel fédérale rendu le 18 décembre 1984, pour le motif que cette dernière avait commis deux erreurs, la première étant de refuser de trancher les questions de droit et de compétence soulevées dans l'appel de la décision de la CCT datée du 28 avril 1983, et la deuxième, de n'avoir formulé aucune opinion significative au sujet d'une question quelconque de droit ou de compétence.

La Cour suprême du Canada a rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel le 21 février 1985.

(Par suite d'une erreur, le rapport annuel de 1985 indiquait que cette cause devait être entendue en février 1986 quand, en fait, la requête en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada avait été rejetée le 21 février 1985.)

Appel retiré en 1986

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-301
A-508-84
86-A-302
A-145-86

Le 2 avril 1984, CP Ltée a reçu l'autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF), toutes deux datées du 22 décembre 1983, lesquelles ordonnent à CP Ltée, entre autres, d'élaborer et de présenter au CTCF, le 30 juin 1984 au plus tard, un plan en vue de l'élimination immédiate ou graduelle du transport de matières dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, le 1er janvier 1986 ou avant.

Après la tenue d'audiences publiques, le CTCF a rendu la décision et l'ordonnance n° R-38851, toutes deux datées du 30 décembre 1985, qui modifient l'ordonnance susmentionnée ainsi que la date de mise en oeuvre de la «solution privilégiée» relative à la réduction des dangers dans la région portuaire de Vancouver et qui exigent l'élimination graduelle du transport des marchandises dangereuses d'ici au 15 avril 1986. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision et de cette ordonnance a été accordée le 28 février 1986.

Le 28 mai 1986, l'appelante, CP Ltée, a retiré ses appels à l'égard des décisions et ordonnances nos R-36012 et R-38851.

Appels tranchés en 1986

CN c. la CCT, Prince Rupert Grain Ltd. et Ridley Grain Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossier 19659

À la suite d'une audience publique, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a rendu l'ordonnance n° WDR 1983-00246 le

contrôle du transport des marchandises par chemin de fer, sur les répercussions de l'application de la *Staggers Rail Act* de 1980 sur les compagnies de chemin de fer canadiennes, ainsi que sur les répercussions possibles de la mise en application de contrats confidentiels et de taux de ligne concurrentiels au Canada.

Le personnel a de plus poursuivi la tenue, la mise à jour et la préparation d'un manuel révisé du Code unifié des localités desservies, système d'identification des points d'expédition au Canada, qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports.

En outre, le personnel de la Section a modifié en 1986 l'ébauche d'une décision qui a été prise par le Comité des transports par véhicule à moteur le 3 mars 1986, relativement à une audience tenue en 1985 à l'égard du dépôt d'un tarif relatif au service Roadcruiser de TerraTransport. Le personnel a également évalué la situation financière de la compagnie, dans le cadre de l'étude d'une autre augmentation tarifaire, avant de recommander l'acceptation des tarifs-voyageurs révisés.

d'interjeter appel parce qu'il n'y avait pas matière à révision.

Des employés de la Section participent à l'enquête concernant la plainte déposée par la Mud River Traders Association en vertu de l'article 264 de la *Loi sur les chemins de fer*. La plaignante a demandé que la Commission rejette un tarif de transport de marchandises parce que les taux en cause entraîneront une augmentation substantielle du coût du transport des marchandises entre Armstrong et Mud River (Ont.).

Les employés de la Section ont participé à la mise en oeuvre d'un système de vérification sur le terrain des paiements effectués aux chemins de fer en vertu de l'article 55 de la LTGO. Ils ont également continué de surveiller les différentes modifications déposées auprès de la Commission en vertu de la Loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur de nombreuses plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises, et il a aidé d'autres employés de la Division au sujet de questions liées à des modifications proposées aux ordonnances générales de la CCT.

La Section a également analysé et préparé de nombreux rapports sur les tarifs de transport de marchandises, à l'intention du Bureau de la réforme des règlements économiques.

Section des études de l'exploitation

En 1986, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola; de coordonner les vérifications sur place du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; de mettre sur pied, de tenir à jour et d'utiliser une base de données sur la circulation; et enfin, de procéder à de la recherche et à des études sur les répercussions des mesures législatives proposées en vue de la déréglementation des transports.

Conformément au décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a préparé l'ordonnance annuelle, datée du 28 mai 1986, ainsi que quatre ordonnances supplémentaires, prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola pour 1986; ces ordonnances ont été prises par le CTCF. Le personnel a mis au point une ébauche de décision, pour fins d'approbation et de publication par le Comité, relativement à une requête en vue de rescinder certains niveaux de taux prescrits. Le personnel a également mis la dernière main à l'ordonnance devant être prise par le CTCF en vue de prescrire les niveaux des taux pour 1987.

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1986, les vérifications sur place de 35 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La banque de données exhaustives sur la circulation établit, sur plusieurs années, les mouvements ferroviaires à l'intérieur, vers l'extérieur et à destination du Canada ainsi que les mouvements routiers subventionnés en provenance des provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée à 48 reprises par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont servi principalement dans le cas de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, entre autres dans les questions reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 des États-Unis et à la LTGO, mais également dans des projets comme la réponse aux demandes de données du ministère du Commerce des États-Unis dans le cadre de son enquête sur les exportations de sciage de bois résineux canadien aux États-Unis et des négociations sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis. En outre, au cours de l'année, cinq documents d'analyse des marchandises acheminées (*Commodity Flow Analysis*) ont été préparés à partir de la base de données et publiés.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a mis au point deux nouveaux systèmes automatisés. Le premier a été conçu de manière à faciliter la production des ordonnances du CTCF prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires pour le mouvement des produits du colza Canola, et le second servira à rendre plus efficaces les vérifications sur place effectuées par la Section de la vérification des subventions en vertu de la LTGO.

Le personnel de la Section a également participé à des études visant à évaluer les répercussions du projet de loi sur les transports. Il s'agit entre autres de projets sur la faisabilité et la création d'une publication et d'une fonction de

Le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a fourni son appui au CTCF pendant les audiences relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les zones portuaires de Vancouver et de Victoria (C.-B.). Le Comité, dans sa décision finale d'avril 1986, a recommandé la mise sur pied d'un groupe de travail fédéral-provincial-municipal chargé de se prononcer sur les divers aspects de cette question. En attendant, le trafic continuera à être dérouté par la rampe d'accès aux traversiers de la Burlington Northern à East Vancouver, tel que l'exige le CTCF.

Le personnel de la Direction a participé de façon suivie à l'enquête du CTCF sur le service de transport par conteneurs de CN à Terre-Neuve. En février, le Comité a rendu une décision énonçant la méthode appropriée d'établissement des coûts de ce service et a ordonné à CN d'utiliser cette méthode afin de s'assurer que les taux établis à l'égard de ce service sont compensatoires.

Le personnel a aussi participé à l'examen d'une plainte formulée par un certain nombre de moulins de pâte et papier du Canada selon laquelle l'augmentation de 4 pour cent du taux de transport des marchandises appliquée par CN et CP Rail contrevient à l'ordonnance prise en 1981 par le CTCF, qui prescrivait que les taux de transport des marchandises devaient demeurer égaux entre les points d'origine de l'Ouest canadien et du nord-ouest de la côte du Pacifique aux États-Unis. En décembre, le Comité, après avoir décidé que l'augmentation en cause ne maintenait pas la parité, l'a refusée. Le Comité a également décidé de tenir une audience publique dans le but de déterminer si son ordonnance de 1981 peut être maintenue, compte tenu de la réglementation actuelle.

Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. ont déposé auprès du CTCF, en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, une requête soutenant que certains tarifs promotionnels «à très bas prix» de VIA Rail portaient préjudice à l'intérêt public. Les requérantes ont allégué que les tarifs réduits de VIA Rail, comportant des réductions de 50 à 70 pour cent, qui ont été offerts pendant diverses périodes entre mars et mai 1986, étaient inférieurs aux tarifs d'autocar et déloyaux. Les requérantes ont obtenu l'autorisation d'interjeter appel des tarifs en cause en mai 1986. Le personnel de la Section étudie le cas et prépare actuellement un rapport interne.

Le personnel de la Section a préparé un rapport pour le CTCF sur une plainte relative à une proposition d'augmentation de taux au pont Ambassador, entre Windsor (Ont.) et Detroit (Michigan). Le CTCF a rejeté la requête demandant le report de cette augmentation. La décision a fait l'objet d'un appel au Comité de révision.

La Section a étudié une requête présentée par six résidents de Guelph et de Kitchener-Waterloo (Ont.) à l'égard du niveau des tarifs de transport de VIA Rail entre ces villes et Toronto. Selon les requérants, des augmentations des tarifs de VIA Rail allant jusqu'à 50 pour cent, entre décembre 1984 et décembre 1985, ne servaient pas l'intérêt public. Le CTCF a rendu, en août 1986, une décision refusant le droit d'interjeter appel.

Le personnel de la Section a examiné certains accommodements consentis par CN à des expéditeurs. Cette pratique semblait contrevenir au paragraphe 380(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Par suite de cette enquête, CN s'est vu enjointe de modifier certains éléments tarifaires de manière à inclure le montant précis de ces accommodements et de veiller à ce que d'autres éléments tarifaires prévoyant des accommodements de ce genre précisent les montants exacts.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie et d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement des ordonnances annuelles, destinées à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux de 1986 et de 1987 pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

Le personnel de la Section a aidé le Comité de révision de la CCT dans le réexamen de l'ordonnance nº R-38526 du CTCF du 1er octobre 1985 relative à la requête présentée par Gainers Inc., exigeant que soient déclarés les taux exigibles pour les envois de viande de l'Alberta vers l'Est du Canada. Le Comité de révision a refusé à CP Ltée l'autorisation

du mouvement effectuée à l'intérieur du territoire choisi, une subvention correspondant à 30 pour cent des recettes touchées à l'égard des mouvements de marchandises vers l'ouest.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont également régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe en outre de la vérification des demandes de paiement présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Section de la vérification des subventions

Cette Section est responsable de la vérification externe des paiements versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), promulguée en 1983, autorise la Commission à prescrire le barème annuel ainsi que les pourcentages des taux devant être versés par le gouvernement fédéral et par les expéditeurs de grain.

Conformément aux dispositions sur les versements aux transporteurs contenues dans les articles 55 et 58 de la LTGO et aux règlements connexes, le personnel de la Section a procédé à des vérifications sur place des mouvements non contrôlés par la Commission canadienne des grains. Les résultats des vérifications effectuées en 1986 ont été communiqués à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

Des employés de cette section ont fait enquête sur une requête présentée par la Cargill Limited en vertu de l'article 47 de la LTGO relativement aux taux statutaires réduits de transport du grain aux ports de la Colombie-Britannique. Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a refusé, en mars 1986, l'autorisation d'interjeter appel, et les taux réduits sont demeurés en vigueur.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23 de la LNT, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de cette même loi. En mai 1985, un rapport final a été remis aux parties touchées pour qu'elles formulent leurs observations. En avril 1986, la demande de révision a été retirée et le Comité de révision a fermé le dossier.

Les employés ont aidé le Comité de révision à préparer les motifs de sa décision relative aux frais spéciaux de manoeuvre inter-service à Montréal-Est (Qc). Selon la conclusion du Comité, aux fins des articles 276 et 277 de la *Loi sur les chemins de fer*, il faut tenir compte du taux de marchandises global et non de ses divers éléments, tels les frais spéciaux de manoeuvres inter-service.

Activités – Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1984	1985	1986
Total des tarifs-marchandises déposés par les chemins de fer	53 145	59 866	59 247
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	6 269	9 550	12 141
Total des tarifs-voyageurs déposés par les chemins de fer	979	533	126
Total des taux convenus déposés par les chemins de fer	638	746	581
Total des taux convenus en vigueur	184	189	169
Nombre d'expéditeurs appliquant les taux convenus en vigueur	1 479	1 464	1 411

Section du contrôle des subventions

Cette section est chargée d'administrer certains aspects du mandat de la Commission en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique et dans l'Ouest du Canada.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le versement de paiements aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de paiements se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

En vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, les camionneurs qui détiennent un certificat d'admissibilité reçoivent, pour la partie

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche[1]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. M. Yves Dubé, vice-président à la recherche, ayant pris sa retraite au mois de septembre, la Direction relève actuellement du vice-président (Droit), M. J. David Thompson, c. r., par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs-marchandises intérieurs et internationaux.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada – États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer.

Au cours de l'année, la Direction a conseillé le vice-président quant aux éléments devant figurer dans les observations présentées au ministre des Transports relativement au projet de loi C-126, la *Loi nationale sur les transports* de 1986. Ce projet de loi n'a pas franchi le stade de la première lecture au cours de la première session. Toutefois, il a été présenté à nouveau en novembre dernier, après quelques modifications, comme projet de loi n° C-18.

La Direction a aidé Transports Canada et le ministère des Affaires extérieures à réunir l'information nécessaire sur les transports pour répondre aux questions du ministère du Commerce des États-Unis découlant de l'examen de la pétition présentée par les producteurs de ce pays en vue d'obtenir l'imposition de droits compensatoires sur les exportations de sciage de bois résineux aux États-Unis. Les enquêteurs du ministère du Commerce ont également rencontré le directeur exécutif au sujet des programmes d'aide se rapportant aux taux et administrés par la Direction.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la *Loi nationale sur les transports* (LNT), à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission.

routier pour le transport des marchandises des centres de l'Ontario jusqu'à la côte.

Outre ce qui précède, la Direction, en collaboration avec le Comité des transports par eau, a entrepris à la demande du ministre des Transports la seconde phase d'une étude sur les conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. Cette enquête visait principalement à connaître la réaction des parties intéressées au Canada face à diverses options de politique. Dans l'ensemble, il se dégage une préférence à l'égard des mesures moins interventionnistes par rapport aux sanctions économiques. L'étude a été présentée au Ministre en octobre 1986.

Transport intermodal

La Direction de la recherche a poursuivi ses études approfondies des progrès dans le transport intermodal et elle a publié plusieurs rapports. En ce qui concerne la documentation de base, le document antérieur sur les acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains a été mis à jour et publié; il en a été de même de l'analyse décrivant les éléments et l'importance croissante de l'intermodal dans le commerce international du Canada.

Transport routier

Afin de seconder le Comité des transports par véhicule à moteur, un groupe de travail formé d'employés des directions de la Recherche et de l'Exploitation et des Tarifs a analysé l'exploitation et la situation financière du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve dans l'optique d'un augmentation projetée des taux.

Transport des personnes atteintes d'invalidité

La Commission a un Bureau du coordonnateur du transport des personnes atteintes d'invalidité, lequel s'occupe de la coordination des activités et fournit aide et conseils aux comités modaux, de façon suivie, sur toute question liée au transport de ces personnes. En plus de faire des études sur le nombre de personnes atteintes d'invalidité au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur a participé à des études sur diverses questions particulières.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des voyageurs atteints d'invalidité au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront éventuellement des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatif et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau met la dernière main aux procédures administratives permettant de délivrer aux voyageurs ayant des besoins de transport spéciaux une carte d'identité qui serait acceptable à la fois aux transporteurs et aux personnes atteintes d'invalidité. Conjointement avec Transports Canada, il a publié un guide portant sur les différents modes de transport afin d'aider ces personnes dans leurs déplacements.

En collaboration avec Transports Canada, le Bureau prépare des séances de formation sur vidéo qui traitent des attitudes du personnel et du traitement à accorder aux voyageurs atteints d'invalidité.

intérêt particulier pour ceux qui s'intéressent au transport aérien au Canada.

Outre la préparation et la publication du *Suivi du transport aérien*, la Direction a continué de préparer des analyses économiques à la demande du groupe interministériel responsable des négociations aériennes bilatérales. Les membres du personnel ont participé activement aux discussions soutenues visant la conclusion de nouveaux accords avec les États-Unis et le Royaume-Uni. Ces discussions se sont poursuivies pendant toute l'année 1986, et la Direction a produit des analyses touchant les négociations menées avec le Portugal, le Venezuela, la république Dominicaine, l'Espagne, les Bahamas, Singapour et le Chili.

Transport ferroviaire

Comme par les années passées, la Direction a secondé le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) dans ses audiences, plus particulièrement sur les questions liées à la sécurité ferroviaires et aux enquêtes sur les accidents. L'enquête sur l'accident de la voie d'évitement de Trudel et les audiences sur la circulation des trains de marchandises sans fourgon de queue ont mobilisé des ressources de la Direction. La Direction a aussi apporté de l'aide au CTCF dans une étude sur les accidents aux passages à niveau, les bases de données et l'efficacité des dispositifs de protection.

En outre, la Direction a poursuivi ses travaux sur les questions de capacité ferroviaire et poussé ses analyses antérieures en améliorant les modèles informatiques déjà en place, de manière à calculer la capacité ferroviaire. Une autre application similaire est l'étude des coûts additionnels d'exploitation simultanée de trains de voyageurs sur les lignes de transport des marchandises. Enfin, les travaux entrepris de concert avec le Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay ont pris fin et un rapport a été publié.

Cette année encore, la Direction a secondé le CTCF dans l'évaluation des investissements des compagnies de chemin de fer, comme le dicte la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et elle a de plus entrepris une étude sur la méthode d'évaluation à recommander pour les années à venir.

Vu sa longue expérience des questions liées au transport du grain, la Direction a entamé une étude des répercussions socio-économiques de la modernisation du réseau de manutention et de transport du grain dans les Prairies canadiennes. Cette étude comprenait une évaluation des moyens à prendre pour employer les économies obtenues par la rationalisation du réseau pour dédommager les particuliers qui pourraient se trouver désavantagés par quelque changement. Une étude corollaire a confirmé, sur la base d'un échantillon détaillé, les économiques estimatives qu'entraînerait l'utilisation de trains-blocs pour transporter le grain. Le modèle PHAER (système d'information sur le transport et les livraisons des céréaliculteurs aux élévateurs) a été mis à jour, et les travaux de perfectionnement d'un modèle de répartition du trafic ont commencé en prévision de la phase d'enquête. Ce modèle calculera le transport routier réel qu'entraîne la rationalisation d'un service ferroviaire ou la fermeture d'un point de livraison et constituera une nette amélioration par rapport aux hypothèses actuelles.

Transport par eau

À partir de travaux antérieurs sur le commerce maritime international des marchandises en vrac au Canada, la Direction a achevé et publié une analyse du marché libre des marchandises en vrac canadiennes. Entre autres choses, cette étude révèle une forte mesure de contrôle du transport hauturier des marchandises en vrac par les importateurs étrangers de ces produits. Dans le même contexte, la recherche sur le rapport entre les flottes marchandes nationales et les considérations liées à la balance commerciale établit les conditions dans lesquelles le commerce maritime fournit un apport positif. En outre, la Direction a poussé plus loin l'étude des applications de la théorie des marchés disputables au commerce de ligne et en a dégagé les implications pratiques sur le plan de la politique. Enfin, en ce qui concerne le transport maritime intérieur, le cabotage dans l'Est du Canada a été examiné dans une étude qui décrit, entre autres, le rôle dominant des navires battant pavillon canadien dans le commerce intérieur et l'insignifiance du trafic inter-côtier. La Direction a aussi achevé une évaluation préliminaire de la viabilité du réseau navigable du fleuve Mississippi comme voie de rechange pour l'exportation des marchandises canadiennes, surtout du grain, et, en collaboration avec la province de l'Ontario, elle a entrepris une étude de la compétitivité relative du transport maritime, plus précisément du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, avec les modes de transport ferroviaire et

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche[1]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Depuis le départ de M. Yves Dubé, vice-président (Recherche), qui a pris sa retraite en septembre, la Direction rend compte au Vice-président (Droit), par l'entremise de son directeur exécutif.

Points saillants de 1986

En 1985 et tout au cours de 1986, la Direction a consacré des ressources considérables à la préparation de la *Loi nationale sur les transports* de 1986 que projette le gouvernement fédéral. Plus précisément, la Direction a détaché huit personnes au Bureau de la réforme des règlements économiques qui secondent le ministre des Transports dans cette démarche législative. De plus, la Direction a de nouveau fourni l'aide de son personnel au Comité permanent des Transports de la Chambre des communes, pour l'examen du transport aérien dans le Nord, et elle a détaché deux autres employés au Groupe de travail sur les aéroports qui examinait le rôle futur du gouvernement national dans la prestation et l'entretien des installations aéroportuaires. Enfin, le personnel a secondé les panels des divers comités dans leurs délibérations.

Dans le but de présenter au grand public leurs recherches faites sur place, les membres de la Direction ont participé activement à la réunion annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada et, en collaboration avec le University of Manitoba Transport Institute (UMTI), la Direction a parrainé un grand séminaire de recherche sur le transport du grain. Le compte rendu de cette rencontre a été publié par l'UMTI. Il est possible de l'obtenir auprès de la Direction et de l'Institut.

La Direction a continué à publier et à distribuer les rapports de recherche et les documents de travail qu'elle réalise (voir l'appendice G). En outre, la Direction a continué à publier ses rapports réguliers, comme le mensuel *Transports : bulletin statistique*. Dans le même ordre d'idées, 1986 a marqué la deuxième année d'existence du rapport trimestriel *Suivi du transport aérien*, lequel présente les divers changements survenus dans l'industrie des lignes aériennes intérieures depuis l'instauration d'une politique pro-concurrentielle sur le transport aérien au Canada. Enfin, la Direction a aussi préparé une édition revue et corrigée du *Guide du voyageur aérien canadien*, qui fournit aux voyageurs aériens les renseignements nécessaires pour préparer un voyage et les informe sur leurs droits et leurs obligations. Une section du guide traite plus particulièrement des voyageurs atteints d'invalidité.

Transport aérien

Tel qu'indiqué dans l'aperçu des points saillants de 1986, la Direction a publié quatre numéros de son rapport trimestriel *Suivi du transport aérien*. La nouvelle présentation de ce rapport renferme un exposé succinct des transformations que connaissent les services de transport aérien partout au Canada. Plus particulièrement, le rapport fait l'analyse des tendances et dégage les changements survenus dans l'industrie. Le *Suivi* se divise en trois parties. La partie «Survol de l'industrie canadienne du transport aérien» donne une vue générale de l'industrie par une analyse du trafic, de la capacité, des prix et des renseignements sur les résultats d'exploitation. La partie «Analyse de marché» détaille les services à horaire fixe et les prix dans une ou deux des cinq grandes zones géographiques du Canada (l'Atlantique, le Centre, les Prairies, le Pacifique et le Nord). Enfin, la partie «Dossiers spéciaux» met l'accent sur la méthode et les résultats des analyses entreprises par la Direction, qui présentent un

une révision. Il a rejeté deux cas car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un examen.

De plus, six requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants, ou encore n'ont pas été jugées de bonne foi par le Comité de révision.

À la fin de l'année, 17 requêtes étaient en suspens, dont 14 étaient considérées comme des dossiers actifs et 3 étaient en attente à cause d'appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Le ministre des Transports a rendu 11 jugements en 1986 sur des questions liées à des permis de service aérien. Quatre appels ont été accordés, six ont été rejetés et un a été transmis à la CCT pour réexamen.

Son Excellence le gouverneur général en conseil a pris trois décrets au cours de 1986. Une requête (transport aérien) a été agréée et une autre (transport ferroviaire) a été rejetée. Le troisième décret ne faisait que modifier une ordonnance antérieure, prise en 1985, en changeant la date de prise d'effet de l'abandon d'un service ferroviaire.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

COMITÉ DE RÉVISION

J. David Thompson, c. r., président
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange[2]
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions. Cependant, lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-président de la Commission (Droit) et composé du Vice-président (Recherche) ainsi que des présidents des comités modaux. Un membre qui a participé à l'établissement d'une ordonnance ou d'une décision ne participe pas à la révision de celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Les demandes doivent être présentées au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Les interventions, pour ou contre la demande, doivent être présentées dans les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la signification — ces délais pouvant être modifiés selon les circonstances. Des exemplaires de la demande, de toute intervention ou de toute réponse doivent être remis à toutes les parties à la requête initiale. Le Comité de révision ne s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1986, le Comité de révision a reçu 51 requêtes. Comme 11 affaires étaient reportées de l'année précédente (8 dossiers actifs et 3 en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout, de 62 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a tenu 16 réunions et une audience publique et il a terminé l'examen de 39 requêtes. Il en a trouvé 14 recevables. Dans huit cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux, tandis que dans les six autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 23 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés ne justifiaient pas

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée à des pipelines sur courtes distances, bien que de nombreux projets de pipelines de solides de longues distance aient été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Incorporated d'Edmunston (N.-B.) et E.B. Eddy de Hull (Qc) font l'exploitation de ces complexes.

En 1986, le CTPD a aidé à la rédaction des articles du projet de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui traitent des pipelines de denrées (productoducs). Le Comité a aussi apporté son concours dans les discussions interministérielles avec l'Office national de l'énergie concernant la compétence future en matière de réglementation de ces pipelines. Enfin, le CTPD a siégé à un groupe de travail chargé de la mise sur pied d'un bureau d'enquête sur les accidents dans tous les modes de transport.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président

J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
R.J. Orange[2]
J. David Thompson, c. r.
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur le transport maritime d'importations et d'exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

6 pour cent. Ce tarif entra en vigueur le 1er août 1986.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 59,5 millions de dollars en 1986, comparativement à 49 millions de dollars en 1985 (voir l'appendice E).

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J. Gérald Drainville, président
J.-L. Bourret
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) administre l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

À venir jusqu'au printemps de 1985, la Commission était habilitée, en vertu de l'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche*, à autoriser le transport de marchandises par camion le dimanche.

Toutefois, dans un jugement rendu le 24 avril 1985, la Cour suprême du Canada a déclaré que la *Loi sur le dimanche* était nulle et sans effet. Le CTVM a donc immédiatement cessé toute activité dans ce domaine.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1986, le Comité a reçu 28 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 23 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les cinq autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1985, le Comité avait reçu 48 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

Roadcruiser

En mai 1985, TerraTransport de Terre-Neuve a déposé auprès du CTVM un nouveau tarif-passagers (tarif 4-12) pour le compte du service d'autocars Roadcruiser de CN assuré dans la province. Le tarif, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1985, prévoyait une majoration moyenne de 9 pour cent.

Vu l'opposition ferme du gouvernement de Terre-Neuve et de la Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, le CTVM a décidé, le 28 juin 1985, de suspendre le tarif, en attendant la fin de l'enquête.

Des audiences publiques se sont déroulées à Corner Brook, le 1er octobre 1985, et à St. John's, les 3 et 4 octobre. Le Comité décida le 3 mars 1986 de ne pas suspendre ledit tarif.

Compte tenu des remarques faites dans la décision du 3 mars à l'égard du dépôt de nouveaux tarifs, et compte tenu de l'objectif d'égaliser le tarif du Roadcruiser avec ceux des autres compagnies à service d'autocars, TerraTransport a déposé auprès du Comité, le 26 juin 1986, un nouveau tarif-passagers (tarif 4-13) prévoyant une majoration moyenne de

échantillonnage représentatif (importants, moyens, petits : Maritimes, Centre du Canada, Prairies, côte ouest) créé spécialement dans ce but par Statistique Canada.

En résumé, les conclusions de l'enquête montrent que la grande majorité des milieux intéressés au Canada favorisent les politiques les moins interventionnistes. Ce sont là les options qui proposent soit un laisser-faire permanent, soit une «détente» en vertu de laquelle le gouvernement aiderait les transporteurs canadiens qui en font la demande à obtenir un statut national reconnu selon les lois des pays d'Amérique du Sud. Un tel statut permettrait aux transporteurs canadiens de négocier des parts du trafic avec les lignes nationales des partenaires commerciaux. Très peu de Canadiens considèrent les politiques des pays d'Amérique du Sud excluant les navires battant pavillon d'un État tiers comme une ingérence intolérable qui devrait faire l'objet de représailles de la part du gouvernement du Canada, indépendamment des répercussions néfastes que pourrait avoir un tel geste sur le commerce canadien. L'analyse effectuée par l'équipe quant aux diverses solutions possibles contient des observations sur l'aspect pratique de chacune d'entre elles. Elle attire l'attention sur les dangers que comporterait l'adoption d'une politique dont l'exécution nécessiterait des sanctions économiques.

Un document contenant l'analyse des options de politiques ainsi que la position du Canada doit être publié par la Commission au début de 1987, comme Partie II d'un rapport préparé à la demande du ministre des Transports. La présentation au Ministre de la Partie I (faits) du rapport d'étude en 1985 et celle de la Partie II (options et opinion) en 1986 mettent un terme à cette tâche qui incombait à la Commission en vertu de l'article 22 de la *Loi nationale sur les transports*.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. De nouvelles améliorations ont été apportées à la qualité de l'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes ainsi que des données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Comme il a déjà été mentionné à l'égard des administrations de pilotage, les récentes enquêtes effectuées sur les questions de pilotage ont permis au Comité de fournir un aperçu général indépendant des questions économiques liées au pilotage maritime dans l'Est du Canada. Un rapport de synthèse mettant en relief les coûts sans cesse croissants du pilotage et les secteurs problèmes connexes a été préparé et transmis au Ministre ainsi qu'aux parties intéressées.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le Comité a continué de participer aux discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Une part importante de ce travail avait trait à la formulation d'une politique générale de transport maritime commune à tous les pays membres. À la suite de près de dix ans de négociation, le Comité des transports maritimes de l'OCDE a convenu, lors d'une réunion tenue à Vancouver en juillet 1986, d'une série de principes communs de politique de transport maritime qui devrait être adoptée par le Conseil des Ministres au début de 1987. À la fin de 1986, la Communauté économique européenne a adopté une politique commune de transport maritime qui s'apparente, à plusieurs égards, aux principes communs de l'OCDE.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La Commission a pris part aux négociations tenues à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) à titre de membre de la délégation canadienne à la Conférence diplomatique sur l'immatriculation des navires. À la quatrième séance de la Conférence, en février 1986, la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires a été adoptée. Cet accord vise à établir un lien authentique entre un navire et son état d'immatriculation au moyen de dispositions régissant, entre autres, le recrutement des équipages et la gestion et la propriété des navires. La Convention entrera en vigueur un an après la date à laquelle un minimum de 40 États, dont le tonnage combiné représente au moins 25 pour cent du tonnage mondial, en seront devenus parties contractantes.

En 1986, la Commission a participé à deux autres séances de négociation dans le cadre de la CNUCED. Il s'agissait de la 12e séance de la Commission des transports maritimes et de la première séance du Groupe conjoint d'experts en matière de privilèges sur les navires et d'obligations hypothécaires de l'Organisation maritime internationale et de la CNUCED.

La Commission des transports maritimes étudie notamment la structure de l'industrie du transport maritime mondial, la protection des intérêts des expéditeurs et la mise en oeuvre des conventions internationales. Il a été décidé de tenir une conférence de révision à l'égard de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, au début de 1986. Pour le Canada, partie non contractante, la conférence de révision sera une occasion de proposer des modifications susceptibles de rendre la participation du Canada plus concevable.

Le Groupe d'experts a amorcé la préparation de lignes directrices touchant les privilèges sur les navires, les obligations hypothécaires et les procédures d'exécution connexes. Il a également commencé à étudier la possibilité d'établir un registre international des privilèges sur les navires et des obligations hypothécaires.

Enquêtes et analyses économiques

Commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud

Par suite du rapport préparé par la Commission en 1985 sur la situation réelle du commerce maritime avec les pays d'Amérique du Sud, le ministre des Transports a demandé que le mandat de l'enquête soit élargi. Comme l'indique le rapport annuel de 1985 de la Commission, la Partie I de l'étude permettrait à la CCT de «clarifier les vues du Canada sur les avantages qu'offre la participation des transporteurs canadiens à ces échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud.» La deuxième partie de cette étude visait à sonder l'opinion des Canadiens qui font affaires dans le commerce maritime, dans le but de connaître leurs points de vue sur les possibilités qui s'offrent au gouvernement du Canada en matière de politique sur le commerce maritime avec cette partie du monde.

À cette fin, deux hauts fonctionnaires de la Commission qui sont chargés de cette enquête ont entrepris de consulter toutes les compagnies canadiennes ayant des intérêts connus dans l'exploitation de navires, les agences maritimes et le transport maritime dans le cadre d'échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud. L'étude comprenait également une entrevue personnelle portant sur quatre solutions politiques possibles (laisser-faire, détente, négociation et confrontation) en vue d'obtenir une réponse assez précise des exportateurs et des importateurs canadiens que l'on avait choisis selon un

Cabotage et commerce maritime

Conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 106 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 72 autorisations temporaires ont été accordées, 15 rejetées et 17 annulées. Quarante et une requêtes portaient sur des navires ou des activités dont l'ordonnance ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi, entrée en vigueur le 1er avril 1979, devait expirer le 31 mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation à trois reprises pour une période d'un an, jusqu'au 31 mars 1987. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et de formuler des propositions afférentes à un projet de loi modificative déposé en Chambre le 19 juin 1986 sous le numéro C-122. La session parlementaire s'est terminée sans que le projet de loi ait pu être étudié, et celui-ci a dû être déposé à nouveau durant la session suivante, le 6 novembre 1986, sous le numéro C-21.

Au 31 décembre 1986, la Commission avait en main les documents de 34 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 34 conférences représentent 67 compagnies qui assurent 211 services dans des ports nord-américains; 37 de ces compagnies offrent 122 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main 7 contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 18 compagnies et comportant 4 ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé activement de questions de pilotage et a dû s'acquitter de ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à trois occasions en 1986. Ses activités peuvent se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs

Le 6 juillet 1985, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage dans les districts internationaux 1 et 2 (excluant la partie du canal de Welland) par l'application d'un facteur de compensation des devises. Celui-ci serait rajusté chaque mois en fonction du taux de clôture des changes du dollar américain publié par la Banque du Canada pour le dernier jour d'affaires du mois précédent.

La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 28 février 1986.

- Administration de pilotage de l'Atlantique

Le 15 juin 1985, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié un projet de modification de son tarif qui aurait pour effet d'accroître ses recettes en moyenne de 13,5 pour cent. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 7 mars 1986.

- Administration de pilotage des Laurentides

Le 29 janvier 1985, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un projet de majoration des droits de pilotage ainsi que de modification de sa structure tarifaire. Neuf parties ont déposé des objections ou interventions, ou encore ont demandé la permission de participer aux délibérations dans cette affaire. Dans le cadre de son enquête, le Comité a tenu une audience publique de 51 jours; il a ensuite préparé son rapport et ses recommandations et les a publiés le 4 avril 1986.

concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de huit commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions :

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission relativement aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1986, le Comité a accordé à neuf transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique de l'Ouest (voir l'appendice D – III).

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à un transporteur, Woodlands Marine Inc. (voir l'appendice D – III).

Exemptions

Le Comité a reçu des requêtes de trois transporteurs – un de l'Arctique de l'Ouest et deux des Grands Lacs – qui souhaitent être exemptés de l'application de la Partie II de la *Loi sur les transports*. Le Comité, après avoir examiné ces requêtes, a recommandé au ministre du Revenu que le gouverneur en conseil les approuve.

Acquisitions

Le 16 juin 1986, le Comité a reçu avis que l'Algoma Central Railway projetait d'acquérir toutes les actions émises et en circulation du capital-actions de la Carryore Limited de St. Catharines (Ont.), compagnie de navigation sur les Grands Lacs. Ni objection ni intervention n'ayant été déposée, le Comité a émis l'ordonnance nº W-318 le 2 septembre 1986 et il a clos le dossier.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

R.J. Orange[1], président/Anne-Marie Trahan, c. r.[2], présidente

M.D. Armstrong[3]
D.H. Chapman[1]
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

[1] Nomination le 27 juin 1986.
[2] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.
[3] Fin de mandat le 4 août 1986.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D – I).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration

la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application.

En 1986, la Direction a mené 327 enquêtes dont 130 ont été renvoyées à la GRC en vue d'une enquête plus approfondie susceptible d'entraîner des poursuites. La Direction s'est adressée à diverses associations de transporteurs aériens à 18 occasions, pour fournir des éclaircissements sur la Loi. On doit en grande partie à ce programme la baisse du nombre d'enquêtes, qui était de 430 en 1985.

Permis

Le règlement, entré en vigueur en juillet 1985, qui exempte les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, de l'obligation de démontrer qu'ils satisfont au critère de la commodité et des besoins du public, a continué de faire augmenter le nombre de requêtes de services d'affrètement. Ces requêtes sont examinées sous le rapport de la conformité des requérants avec les exigences relatives à la situation financière, à l'assurance-responsabilité et aux autres exigences.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour prouver la commodité et la nécessité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1986, le Comité a délivré 895 décisions et 522 ordonnances (voir l'appendice C – V).

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

En 1986, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes :

- Les vendeurs d'aéronefs sont exemptés de l'obligation de détenir un permis valable et en vigueur à l'égard de vols de démonstration, dans certaines circonstances;

- La protection de route universelle des services à taux unitaires desservant uniquement le Sud du Canada a été supprimée, ce qui permet aux titulaires de permis de la classe 4 d'offrir des services d'affrètement sur les routes de tous les transporteurs de classe 1 et de classe 2, à l'exception de certaines routes désignées;

- Un transporteur aérien qui exploite un aéronef utilisé dans des activités de saut en parachute est exempté de l'obligation de contracter une assurance-responsabilité envers les passagers, comme l'y oblige le Règlement sur les transporteurs aériens, s'il affiche un avis indiquant qu'il ne possède pas une telle assurance et qu'il porte ledit avis à l'attention des passagers éventuels; et

- Les transporteurs peuvent désormais donner à contrat jusqu'au tiers des places d'un aéronef de toute grosseur qui sert à fournir un service d'affrètement avec réservation anticipée (intérieur), pour les vendre au public avant le moment du départ de ce vol d'affrètement de son point d'origine, au plus tard.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1986

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants :

- La définition de l'expression «dans une situation d'urgence»; et l'exemption accordée aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service commercial dans une situation d'urgence;

- La réduction des renseignements obligatoires que doivent fournir les transporteurs à l'égard de l'exploitation des vols d'affrètement;

- L'assouplissement des règlements régissant le transport de marchandises et de passagers à bord de vols d'affrètement internationaux et intérieurs;

- La solution des questions d'interprétation du Règlement sur les transporteurs aériens concernant l'acheminement simultané de trafic international d'affrètement en provenance ou à destination du Canada et de trafic d'affrètement entre des pays étrangers; et

- L'ajout de clauses tarifaires découlant des recommandations contenues dans le rapport du panel sur le transport des voyageurs atteints d'invalidité et des personnes les accompagnant, clause qui accorde des réductions tarifaires à ces voyageurs.

Rapports et études

En 1986, le Comité a achevé un rapport sur la surveillance des services aériens dans le Nord et les régions éloignées et l'a présenté au ministre des Transports et au Comité permanent des Transports de la Chambre des communes. À la suite des observations du Ministre sur ce rapport, le CTA projette de poursuivre le programme de surveillance.

Le rapport intitulé *Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Analyse de l'industrie, 1980-1984* a été publié en 1986. Ce rapport suit le modèle de rapports semblables, publiés annuellement par le passé, concernant les activités des transporteurs aériens de niveau I.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, des vérifications ont été effectuées relativement aux activités de 1985 de Quebecair pour ses services sur la Basse-Côte-Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'Est du Canada.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec leurs homologues de Transports Canada et de

internationaux partagés (passagers et marchandises), les affrètements sans participation à plusieurs affréteurs et les droits premiers, c'est-à-dire le droit de préséance ou de refus des transporteurs canadiens à l'égard des affrètements en cinquième liberté en provenance du Canada.

Les travaux de formulation de clauses tarifaires innovatrices, inspirées de la récente politique proconcurrentielle du gouvernement, se sont poursuivis en 1986. Des aspects comme les marges de manoeuvre de réduction des tarifs et les clauses de concordance des tarifs ont été incluses, le cas échéant, dans les accords aériens bilatéraux conclus au cours de l'année. Un régime tarifaire spécial selon lequel les tarifs peuvent être déposés unilatéralement, sous seule réserve du désaccord des deux administrations de l'aéronautique intéressées, a été créé pour les services mixtes de passagers/fret des compagnies aériennes canadiennes et belges qui assurent la liaison entre Montréal et Bruxelles.

Conformément à une politique gouvernementale fédérale visant à améliorer l'accès des services d'affrètement internationaux à certains centres canadiens de moindre envergure, le comité interministériel chargé des questions de facilitation du tranport aérien s'est efforcé de réduire les barrières imposées aux transporteurs à la demande canadiens et étrangers lorsqu'ils exploitent leurs services directs d'affrètement en provenance et à destination des aéroports de ces centres.

En 1986, le nombre de transporteurs aériens canadiens qui assurent des services aériens internationaux réguliers est passé à onze à la suite de la désignation de Nationair pour desservir la Belgique et le Royaume-Uni, et de l'autorisation de Worldways Canada pour desservir le Costa Rica, le Salvador et le Guatemala. Onze transporteurs canadiens ont reçu l'autorisation d'assurer des services aériens régionaux, locaux ou de navette entre des points désignés du Canada et des États-Unis en 1986, outre ceux autorisés au cours des années antérieures.

Assouplissement de la politique de solvabilité

En décembre 1986, le Comité a considérablement assoupli sa politique de solvabilité. Dorénavant, les transporteurs aériens canadiens ne sont plus tenus de se conformer aux exigences sur l'actif net à court terme et peuvent, selon le cas, louer, prendre en location-acquisition ou posséder l'aéronef qu'ils exploitent. Seuls les transporteurs aériens canadiens proposés sont tenus de se conformer aux exigences relatives aux capitaux propres.

Tarifs

Sur le marché intérieur, en septembre, le Comité a donné aux transporteurs réguliers une marge de manoeuvre plus grande que jamais dans l'établissement de leurs prix, en les autorisant à déposer la plupart des modifications tarifaires à un jour d'avis seulement (les principales exceptions étant les majorations des tarifs économiques et les modifications des conditions de transport, pour lesquelles le préavis est de quatorze jours). Dans le cas des services d'affrètement, le Comité a donné encore plus de latitude dans l'établissement des prix, en dégageant les exploitants d'hélicoptères de la nécessité de respecter leurs tarifs d'affrètement lorsqu'ils soumissionnent en réponse à un appel d'offres général. Il a aussi proposé que les transporteurs offrant des services d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure fixe disposent de la même marge de manoeuvre. Dans le secteur des affrètements intérieurs revendables (affrètements avec réservation anticipée), le Comité a assoupli les règlements sur le remplissage, afin de permettre aux petits transporteurs comme aux grands de vendre sans réservation anticipée jusqu'au tiers de leur capacité. Pour ce qui est des services transfrontaliers et internationaux, des régimes tarifaires bilatéraux relativement rigides demeurent à la norme, bien que le Comité tente de les administrer de la façon la moins restrictive possible, eu égard aux exigences de la loi et de la politique. En 1986, le Comité a donné aux transporteurs plus d'autonomie concernant le transport gratuit ou à tarif réduit, y compris le transport pour raison de compassion, et il a donné gain de cause à M^me^ Ruth Adelia à l'égard de sa plainte contre Air Canada, en rejetant une clause tarifaire qui autorisait le transporteur à passer outre la détermination qu'un voyageur atteint d'invalidité fait de sa propre autonomie. Des mesures ont été prises à l'égard de clauses similaires contenues dans les tarifs d'autres transporteurs aériens. Enfin, le Comité, adoptant une orientation qui sera favorable à tous les secteurs, a fait un pas important vers le dépôt électronique des tarifs et installé le premier système électronique de traitement des requêtes de permissions tarifaires spéciales, lequel épargnera beaucoup de temps et de dépenses à tous les intéressés.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions du CTA, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, aux transporteurs aériens et au public en général.

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe – Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers, des tarifs-marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités – Transport aérien international

Aux 40 accords aériens bilatéraux qu'administre déjà le Comité sont venus s'ajouter les nouveaux accords conclus en 1986 avec les gouvernements du Chili, de la république Dominicaine et de la Thaïlande. Un nouvel accord avec le gouvernement du Portugal remplace celui qui avait été signé en 1947. Un accord révisé a été conclu avec l'Inde à la fin de 1986; il rajuste l'équilibre des avantages du transport aérien. Au total, onze séries de négociations et trois rencontres bilatérales de consultation préliminaire ont eu lieu au cours de l'année.

En 1986, des discussions au sujet des règles d'affrètement ont eu lieu avec les administrations de l'aéronautique de la France, de la République fédérale d'Allemagne, de la Pologne, du Portugal et du Venezuela. Des pourparlers sur des questions tarifaires ont été amorcés avec la Jamaïque, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni. L'administration canadienne de l'aéronautique a exercé ses pouvoirs en approuvant la capacité des vols réguliers entre le Canada, d'une part, et le Brésil, l'Italie, le Japon et l'URSS, d'autre part. En ce qui concerne les services tout cargo, les administrations de l'aéronautique du Canada et de l'Allemagne de l'Ouest ont échangé des interprétations des attributions des transporteurs. À la fin de 1986, l'administration canadienne a examiné un projet de co-entreprise innovateur visant des services tout cargo qu'offriraient les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée et The Flying Tiger Line Inc. L'administration canadienne de l'aéronautique a pris contact avec ses homologues de l'Argentine, de la Tchécoslovaquie, de la Chine et de la Suisse concernant des droits de trafic additionnels.

Une série de pourparlers multilatéraux à l'échelle gouvernementale a eu lieu entre les représentants canadiens et les membres de la CEAC pour discuter de la politique tarifaire et de la réglementation de la circulation aérienne dans l'Atlantique-Nord, particulièrement entre le Canada et l'Europe. Les représentants du CTA ont aussi participé à la 26e session de l'Assemblée de l'OACI et à la réunion du Groupe d'experts de l'OACI sur les tarifs aériens internationaux.

Dans l'intérêt des passagers qui empruntent les services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada, un examen des limites de responsabilité civile des compagnies aériennes a commencé en 1986. Quoique, depuis 1983, les grands transporteurs internationaux du Canada offrent de leur propre chef des limites d'indemnité supérieures à celle prescrite dans les conventions internationales, certaines compagnies canadiennes et étrangères continuent de contracter une limite d'indemnité minime qui s'avère insuffisante dans les circonstances actuelles.

Une étude des règlements régissant les affrètements sans participation pour le transport international de passagers et le transport intérieur et international de marchandises s'est poursuivie pendant toute l'année 1986. Plus précisément, on a examiné le besoin persistant de règles concernant l'expédition du fret (la revente de la capacité de fret affrétée), les affrètements

afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

La Division de la vérification surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les requêtes présentées au Comité à l'égard de nouveaux services aériens, de transferts, de changements de contrôle, de fusions et d'unifications, en vue de faire des recommandations sur les exigences financières à imposer pour assurer que les transporteurs qui obtiennent un permis de service aérien commercial commencent l'exploitation nouvellement autorisée sur une base financière solide et qu'ils possèdent une assurance-responsabilité suffisante. Le personnel de la Division fait des enquêtes pour déterminer le bien-fondé des demandes de subventions et pour fournir aide et conseils à la Direction de la surveillance sur des questions de nature financière. La Division fait aussi des vérifications des organisateurs de voyages ou des affréteurs pour s'assurer qu'il existe des mécanismes de protection des avances versées par les consommateurs. En outre, le personnel de la Division donne des avis sur la solvabilité des transporteurs et des affréteurs qui exploitent des affrètements intérieurs et internationaux.

Direction des rapports des études économiques et règlements

Cette direction fait des analyses et conseille le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Section des statistiques aériennes et des règlements élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Section rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic des divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Section est chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que la mise en oeuvre des accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répond aux besoins des Canadiens et rapporte le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; met en oeuvre et administre ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité et approuvés par celui-ci. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA a le pouvoir de prendre des mesures lorsque les prix sont déraisonnables ou qu'il y a discrimination, ou lorsqu'un transporteur déroge à son tarif officiel. Les tarifs internationaux doivent être conformes aux accords bilatéraux de services aériens pertinents (voir l'appendice C – IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, les examinateurs du CTA font enquête sur les plaintes et les infractions présumées.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

Le gouvernement fédéral a autorisé des subventions à l'exploitation du service de Quebecair sur la Basse-Côte-Nord pour 1986. Le Comité administre ce programme de subventions.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse et Permis, Rapports des études économiques et Règlements, Transport aérien international, Surveillance et Tarifs. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA, coordonne les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA et tient les dossiers relatifs aux permis.

Direction de l'analyse et des permis

Cette Direction comporte quatre divisions : Permis intérieurs, Permis internationaux et Affrètements groupe, Permis et Analyse de la réglementation et enfin Vérification.

La Division des permis intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des permis internationaux et des affrètements groupe est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. La Division apporte aussi son concours dans la négociation de certains accords aériens internationaux (voir les appendices C – II et C – III).

La Division des permis et de l'analyse de la réglementation examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois, président

M.D. Armstrong[1]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé[2]
D.H. Jones, c. r.[3]
Mike Landers[3]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.[4]
B.R. Wolfe

[1] Fin de mandat le 4 août 1986.
[2] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[3] Nomination le 27 juin 1986.
[4] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, les requérants doivent démontrer au Comité que le service est nécessaire pour satisfaire «à la commodité et aux besoins du public»; dans d'autres cas, il leur suffit de donner la preuve de leur solvabilité et de leur capacité d'exploitation, entre autres, une preuve d'assurance-responsabilité suffisante. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où le dossier ne suffit pas pour étayer une décision, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA (voir l'appendice C – 1).

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Division a terminé sa vérification des charges de travail de CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications des divisions de la Comptabilité et de l'Établissement du prix de revient afin de calculer les frais totaux imputés à VIA Rail par les sociétés ferroviaires en 1984. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministre le 20 mai 1986 en ce qui concerne les coûts totaux du réseau et les coûts par fonction principale, et le 10 juillet 1986, en ce qui concerne les coûts par service de trains de voyageurs. En outre, la Division a achevé au cours du deuxième semestre de l'année la plupart des calculs des frais, y compris les frais de manoeuvres inter-service, que CN et CP Rail peuvent imputer à VIA Rail au titre de l'exploitation en 1985.

La Division a déterminé le prix de revient des exploitations ferroviaires afin de déterminer les tarifs-marchandises s'appliquant au transport des produits du colza visés par le décret CP 1976-894. Aux fins de tarification, les coûts du transport du colza par CN et CP Rail en 1987 ont été comparés à l'ordonnance du CTCF prise le 19 décembre 1986.

À l'issue de l'audience de 1985 concernant l'enquête sur les taux de transport par conteneurs à Terre-Neuve, une ordonnance et décision a été prise par le CTCF le 14 février 1986. Cette ordonnance et décision oblige CN à appliquer certains critères de coûts dans le calcul des taux marchandises compensatoires. Les taux jugés être inférieurs aux niveaux compensatoires ont été portés à des niveaux compensatoires et déposés à nouveau par les compagnies de chemin de fer. Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en a appelé de l'ordonnance du CTCF au Comité de révision de la Commission et à la Cour d'appel fédérale. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue concernant ces appels.

1986-1987, dans le but d'établir le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire comme le prévoit la LTGO. À ce titre, la Division est chargée de déterminer, chaque année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN.

La Division a aussi entrepris la révision des coûts de transport du grain en Colombie-Britannique en vertu de la LTGO. Cette révision est presque terminée.

La Division achève la vérification des coûts unitaires de marchandises de CN et de CP Rail pour 1985. Un nouveau système de calcul des frais ferroviaires de classe II a été établi d'après la nouvelle Classification uniforme des comptes. Les coûts unitaires et particuliers de l'Ontario Northland Transportation Commission ont été établis jusqu'à 1983. Le personnel a terminé sa vérification des coûts unitaires et particuliers inclus dans les frais imputés à VIA Rail en 1984 par CN et CP Rail. La Division de l'analyse des services fait état, de façon plus détaillée, de ce programme.

En 1986, la Division était à finaliser les coûts particuliers des paiements de subvention applicables à l'exploitation des embranchements de CN et de CP Rail pour 1984.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. Le personnel de la Division a également assuré un soutien informatique dans le cadre de l'examen du prix de revient. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Suivant la requête déposée par VIA Rail le 27 octobre 1986 en vue d'obtenir le réexamen par le CTCF de questions particulières de frais ferroviaires, le CTCF a créé le 17 décembre 1986 un groupe de travail technique et en a approuvé le mandat qui est d'examiner les questions de calcul des frais et de présenter un rapport au CTCF à la fin de 1987. Les membres du groupe de travail technique proviennent de VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (compagnies de chemin de fer de classe II), des coopératives céréalières, de Transports Canada et des provinces.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer les niveaux des tarifs-marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Division a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par CN, CP Rail et BC Rail Ltd.

La Division a également consacré des ressources appréciables à l'examen et à la vérification des statistiques présentées par CN et CP Rail et destinées à être utilisées dans le cadre de l'étude sur les prix de revient effectuée en vertu de la LTGO et du système de connaissement sur lequel reposent les paiements versés en vertu de cette loi.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, sept audiences publiques ont eu lieu en 1986, dont deux par la Division de l'Ouest, au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. Des examens de dossier sans audiences ont été faits à l'égard de 14 autres requêtes en abandon d'embranchement; 3 d'entre eux ont été traités par la Division de l'Ouest. Quinze nouvelles requêtes visant l'abandon de dix-sept embranchements ont été déposées par les compagnies de chemin de fer en 1986, dont trois à l'égard de lignes des Prairies. En 1986, 40 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchements, dont 10 par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la CCT fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1985 par CN et CP Rail et rapportés plus en détail par la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement. Au nombre des autres activités entreprises en 1986 figurent l'identification et la solution des questions de comptabilité sur une base permanente, y compris l'examen des méthodes de CN relatives à l'attribution de l'actif fixe par centre de coûts géographique.

La Division de la comptabilité, dont le personnel fait fonction de conseiller financier dans le cadre du Programme de remise en état des embranchement, a aidé à terminer la vérification des quatre accords faisant partie du programme. La Division devrait suivre l'examen jusqu'aux dernières phases du programme.

La Division a participé à l'audience publique sur le déplacement des voies à Regina. Plus précisément, son personnel a donné aux commissaires et à l'avocat de la Commission des avis sur des questions de finance, de comptabilité et de fiscalité. L'audience publique se poursuivra en 1987.

La Division joue un rôle de premier plan dans la révision de la formule de calcul de mise à jour des taux de location d'équipement. Des discussions ont lieu, au niveau du Comité technique, avec des représentants des compagnies de chemin de fer et de la Fédération canadienne des municipalités. Le travail dans ce domaine se poursuivra en 1987.

Un élément important de l'application de la décision sur la méthode d'établissement du coût en capital (1985) est la détermination des besoins en capitaux de roulement de CN et de CP Rail. Cela suppose de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et le paiement des dépenses, et de calculer les niveaux d'inventaire appropriés. Le travail dans ce domaine se poursuivra aussi en 1987.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des méthodes et des systèmes informatisés d'établissement de prix de revient pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend : la vérification des coûts unitaires et particuliers devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le service de soutien au programme d'audiences réglementaires; et l'établissement des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris les taux applicables au grain statutaire visé par la LTGO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

La Division a fait le premier examen complet des coûts qui soit conforme aux dispositions de la LTGO. L'examen, entériné par le CTCF, établit que les coûts variables des compagnies de chemin de fer pour le transport du grain de l'Ouest en 1984 ont été de 817,8 millions de dollars pour un volume de 32,9 millions de tonnes. Ces coûts variables comprennent 103 millions de dollars afférents aux lignes, plus précisément à 6 988 milles d'embranchements ferroviaires tributaires du grain dans l'Ouest du Canada.

Comme l'exige la LTGO, les coûts variables de 1984 serviront de base au calcul des taux marchandises annuels pour les quatre prochaines campagnes agricoles (1987-1988 à 1989-1990). Avant l'achèvement de l'examen des coûts, 1980 était la dernière année pour laquelle on connaissait les coûts ferroviaires détaillés de transport du grain de l'Ouest.

L'examen des coûts a nécessité une consultation exhaustive avec les diverses parties représentées au sein du Comité supérieur du transport du grain, y compris des représentants des producteurs, des coopératives céréalières, des compagnies de chemin de fer et de l'Office du transport du grain. Des consultations informelles ont aussi eu lieu avec des représentants des provinces de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan.

Quelque 30 rapports techniques ont été préparés par la Division au cours de l'examen, lequel comportait aussi une évaluation de la convenance du niveau de la contribution du trafic de grain de l'Ouest aux coûts fixes d'une compagnie de chemin de fer et un examen de la convenance des facteurs inclus dans l'indemnité de CN.

Une tâche importante confiée à la Division a consisté à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole

Outre les rapports de surveillance, les plaintes et les demandes de renseignements formulées par le public en général sont considérées d'importants indicateurs de qualité du service. En 1986, 40 plaintes relatives aux services voyageurs ont été reçues de diverses sources. De ce nombre, 17 exprimaient une insatisfaction à l'égard des services du bord et des services connexes, 9 formulaient des reproches concernant l'horaire des trains, 9 contenaient des plaintes et demandaient des précisions relatives à la sécurité et 5 étaient des demandes de renseignements.

Depuis que le Ministre s'est prononcé sur le transport par chemin de fer des personnes atteintes d'invalidité, le CTCF a achevé en 1985 la tâche qu'il s'était fixée, à savoir établir des normes d'accessibilité aux installations des gares. À la fin de 1986, il a été demandé au CTCF de préparer et de produire des normes d'accessibilité au matériel ferroviaire voyageur. Ces normes visent à assurer l'accessibilité des personnes atteintes d'invalidité au service de transport fourni par VIA Rail. Ce travail devrait être terminé au début de 1987.

En conformité avec le paragraphe 260(8) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui prescrit de réexaminer une demande de suppression de service à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, l'ordonnance n° R-39638 du 6 août 1986 a été prise afin de maintenir 14 services de train de voyageurs (voir l'appendice B – IV).

À la suite de l'audience publique tenue le 3 octobre 1983, la décision et ordonnance n° R-39047 a été prise le 24 février 1986. Cette ordonnance et décision supprime l'exploitation du service de train de voyageurs entre Pagwa River et Nakina et la maintient entre Hearst et Pagwa River. Par suite de nouvelles preuves, CN a demandé au Comité de révision de la Commission de réexaminer l'ordonnance susmentionnée. Le Comité de révision a agréé la requête de CN et ordonné la suppression du service.

La situation de chacun des services voyageurs relevant de la compétence du Comité est donnée à l'appendice B – IV du présent rapport.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions et des paiements (voir les appendices B – VI à B – XIV).

En 1986, le Comité a approuvé les versements suivants :

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	671 135 838
Loi sur les chemins de fer	
- Demandes anticipées en 1986[2]	42 308 918
- 1985[3]	16 230 092
- 1982-1984[3]	13 148 076
Total	**742 822 924**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984, et à l'accord entre le ministre des Transports et BC Rail Ltd. et aux décrets y afférents CP 1985-3108, 10 octobre 1985, et CP 1985-3740, 19 décembre 1985.
[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.
[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la Classification uniforme des comptes (CUC) et de son application, afin de répondre aux besoins d'information actuels. Cela suppose entre autres choses qu'elle doit s'assurer que l'information fournie par les compagnies de chemin de fer est pertinente et utile pour le calcul des frais. La Division s'occupe aussi de la vérification des livres des compagnies de chemin de fer, du calcul des taux d'amortissement, de l'examen des besoins en capitaux de roulement des sociétés ferroviaires et des taux du coût en capital.

Il incombe à la Division de la comptabilité de suivre les investissements des compagnies de chemin de fer, conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Pour ce faire, elle doit, chaque année, s'assurer que les compagnies de chemin de fer publient leurs investissements de l'année antérieure et leurs projets pour l'année en cours et les années ultérieures, vérifier leurs déclarations d'investissements de l'année antérieure et analyser leurs projets d'investissement. Les conclusions sont transmises au ministre des Transports, lequel peut, compte tenu de celles-ci, ne pas verser de fonds aux compagnies de chemin de fer.

Le CTCF a reçu pour la première fois une plainte déposée par un employé en vertu de l'article 85 du Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains. Cet article habilite les employés à demander un redressement lorsqu'ils font l'objet de mesures disciplinaires après avoir invoqué le droit de refuser d'utiliser ou de faire fonctionner un objet ou de travailler dans un endroit. Dans l'ordonnance n° R-40083 du 4 décembre 1986, le CTCF a ordonné à la compagnie de chemin de fer d'annuler les mesures disciplinaires imposées à l'employé. Par la suite, la compagnie a saisi le Comité de révision de la CCT d'une requête relative à l'ordonnance du CTCF.

À la suite du rapport interne du CTCF sur les conditions d'hygiène et de sécurité professionnelle dans les cabines des locomotives diesel en Colombie-Britannique, le CTCF a ordonné à CP Rail (ordonnance n° R-40084 du 3 décembre 1986) de justifier, au plus tard le 9 janvier 1987, que la compagnie ne devrait pas être tenue par une ordonnance du CTCF d'équiper toutes les locomotives placées en tête d'un train ou dans une position de commande de meilleures installations d'hygiène et de conservation des aliments.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1986, le CTCF était saisi de deux requêtes de CN en centralisation des dépôts. Des décisions ont été rendues à l'égard de ces deux requêtes, l'une à l'issue d'une audience publique et l'autre d'après l'information figurant au dossier de la Commission. CN n'a déposé aucune nouvelle requête de centralisation des dépôts de messagerie en 1986.

Vers la fin de 1986, deux nouvelles requêtes ont été reçues : l'une de la Chesapeake and Ohio Railway Company et l'autre de CP Rail, au nom de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Ces requêtes, qui visent l'enlèvement de postes de dépôts dans le centre sud de l'Ontario, sont actuellement à l'étude.

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Les ordonnances et les décisions rendues en 1986 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1986 sont énumérées en détail aux appendices B – II et B – III de ce rapport.

Au total, le Comité a reçu au cours de l'année 18 requêtes en autorisation de supprimer des voies en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de neuf de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest. Une des requêtes était reportée de 1984 et cinq autres de 1985. Des ordonnances autorisant l'enlèvement des voies ont été prises à l'égard de 13 des 15 autres requêtes. Le 31 décembre 1986, il restait en instance deux requêtes déposées en vertu de l'article 106.

Services voyageurs

Ce programme a pour objet l'évaluation des requêtes et des propositions présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation de modifier ou de restructurer les services de trains de voyageurs. Le programme comprend également la surveillance et l'évaluation de la qualité et de l'efficacité de ces services.

Le programme de contrôle de la qualité exige que les inspecteurs du CTCF fassent rapport de l'état du matériel ferroviaire voyageurs et des installations des gares, de la disponibilité et de l'accessibilité des services voyageurs, de la fiabilité, de l'efficacité et du niveau de service ainsi que de la conformité générale de la compagnie de chemins de fer avec les exigences de sécurité et de service.

En 1986, les inspecteurs ont contrôlé 870 trains de voyageurs. De ce nombre, 602 ont été jugés satisfaisants et sans défectuosité. Au total, 329 défectuosités, de gravités diverses, ont été décelées. Deux tiers d'entre elles se rapportaient à la ponctualité et un tiers aux services de bord. Les gares et les installations de VIA Rail ont été inspectées à 648 reprises et 69 lacunes ont été relevées. Elles ont été portées à l'attention du personnel compétent de la compagnie en vue de mesures correctives et ont ultérieurement fait l'objet d'une nouvelle inspection.

En 1986, 681 accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ont été rapportés; les agents, marchandises dangereuses, de l'administration centrale et des régions se sont occupés de 223 d'entre eux.

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité.

Des audiences publiques concernant les requêtes déposées par CN et CP Rail en vue d'obtenir la permission de modifier le Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation (RUE) de la CCT ont eu lieu à Hull (Qc) en octobre et en novembre 1986. Des audiences régionales sur cette question ont aussi été tenues à Moose Jaw et à Montréal en décembre. D'autres audiences régionales auront lieu à Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver et Winnipeg au début de 1987. Les requêtes en modification du RUE sont en fait des requêtes en vue d'obtenir la permission d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et de relocaliser le personnel de queue dans la cabine de la locomotive de tête.

La question qui est au coeur de ces audiences est de savoir si la sécurité ferroviaire serait moindre advenant l'agrément des requêtes. À cet égard, une considération importante aux audiences a été le résultat des tests sur place et des essais en laboratoire, lesquels visaient à évaluer la fiabilité et la précision d'un dispositif électromécanique appelé système d'information de queue et les résultats des enquêtes faites auprès des employés des équipes de queue en vue d'évaluer les diminutions possibles de la sécurité ferroviaire qu'entraînerait leur relocalisation en tête de train. Ces tests ont été prescrits dans une décision antérieure du CTCF, et le personnel du Comité a participé activement à l'établissement, à la surveillance et à l'analyse ultérieure du programme d'essai.

À la demande du ministre des Transports, le personnel du CTCF a entrepris un programme de surveillance de tous les centres de régulation ferroviaire entre mars et mai 1986. Les activités des régulateurs ont été suivies et leurs locaux ont été inspectés du point de vue de leur convenance, surtout en ce qui concerne l'espace et le bruit. Quelques exceptions ont été notées et ont été portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales à divers points d'entrée afin de vérifier leur conformité aux règlements s'est poursuivi en 1986. Au cours de l'année, 851 trains ont été contrôlés, dont 268 transportaient des marchandises dangereuses spéciales. Un seul cas d'infraction a été relevé.

Le Comité a reçu 3 requêtes en application de la méthode de cantonnement manuel de contrôle des trains dans 18 subdivisions, de la part de CN, et 5 requêtes en application de cette méthode dans 23 subdivisions, de la part de CP Rail. Les requêtes relatives aux 18 subdivisions de CN ont été examinées et 17 d'entre elles ont été approuvées. De même, les requêtes relatives aux 23 subdivisions de CP Rail ont été examinées et 20 d'entre elles ont été approuvées.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1986, ils ont inspecté 1 315 trains, parcouru 161 789 milles et visité 75 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation. Ce programme a été intensifié en 1986, particulièrement durant la période de mars à août, pour respecter un engagement pris envers le ministre des Transports.

Hygiène et sécurité professionnelle

En 1986, une équipe de rédaction formée de personnel du CTCF et de Travail Canada a poursuivi sa consultation directe avec l'industrie ferroviaire concernant la préparation d'un règlement sur la santé et la sécurité au travail des employés affectés à l'exploitation des trains. Ce règlement a été remanié deux fois au cours de l'année, et chacune des versions a été distribuée, pour fins d'observations, à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence du CTCF, aux syndicats et aux autres parties intéressées. Après la préparation de chacune des versions du règlement, l'équipe de rédaction a rencontré des représentants du secteur ferroviaire pour discuter des questions particulières susceptibles de les préoccuper en rapport avec ce règlement.

À l'issue de la phase de consultation de l'industrie ferroviaire, le règlement sur la santé et la sécurité des employés affectés à l'exploitation des trains a été remanié et présenté au CTCF pour étude et approbation. La date visée de promulgation de ce règlement est le 31 mars 1987.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

Les ordonnances du CTCF concernant les installations de stockage en vrac font l'objet de modifications profondes visant à les mettre à jour et à les rendre applicables aux installations non ferroviaires.

Le programme d'inspection des conteneurs, mis sur pied en collaboration avec Revenu Canada et avec les administrations portuaires visées par les expéditions conteneurisées de marchandises dangereuses, s'est poursuivi en 1986; il a peu progressé cependant, parce que le personnel a été appelé à s'occuper d'autres activités touchant les enquêtes sur les accidents et la conformité au règlement.

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1986, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 800 demandes écrites et à 8 000 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Le personnel a effectué 11 000 inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'installations d'expédition.

Le personnel a aussi effectué 16 vérifications de sécurité en vue de l'approbation de requêtes présentées par des fabricants de réservoirs de gaz comprimé et par des agences d'inspection indépendantes. Quelque 13 ordonnances ont été délivrées sous ce rapport. Le personnel a également inspecté et approuvé trois nouvelles installations d'études d'impact.

Le personnel affecté au secteur des marchandises dangereuses a inspecté 660 installations de stockage en vrac qui relèvent de la compétence de la CCT et 112 autres emplacements du genre que desservent les compagnies de chemin de fer. Vingt-cinq installations pour les réévaluations hydrostatiques ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, un centre de manutention d'explosifs a été approuvé et une décision concernant un autre centre n'avait pas encore été rendue à la fin de 1986.

En vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, les responsables de ces marchandises à l'administration centrale et aux bureaux régionaux du CTCF ont participé à plusieurs nouveaux domaines d'activités, tels des inspections d'installations de chargement et de déchargement qui ne sont pas situées sur l'emprise ferroviaire mais qui sont desservies par les chemins de fer.

Le projet pilote lancé dans la région de l'Ontario aux fins d'évaluation des besoins de ressources pour les programmes relatifs aux marchandises dangereuses a pris fin en 1986. Il a fourni de précieux renseignements sur les programmes actuels d'inspection des marchandises dangereuses et révélé divers moyens de les améliorer.

Les agents, marchandises dangereuses, ont reçu de la formation sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Quatorze agents régionaux ont été formés à la *Loi sur les marchandises dangereuses* et aux règlements édictés par Transports Canada et d'autres agents ont reçu une formation sur la façon de procéder lorsqu'il y a fuite ou déversement de matières dangereuses et sur l'intervention d'urgence.

Trois cent vingt-sept nouveaux permis spéciaux ont été délivrés en vertu de l'alinéa 71.6(a) du Règlement et, concurremment, 327 autres ont été annulés ou révisés. Dix requêtes ont été rejetées. Les permis spéciaux sont délivrés à l'égard du transfert de produits, des mouvements en un seul voyage, des nouvelles techniques de calage et d'arrimage et de l'emballage des marchandises dangereuses.

plus vaste menée par le juge Foisy, ni dans son rapport.

Au total, 12 enquêtes en vertu de l'article 226 ont été autorisées et menées par le CTCF en 1986, et les rapports sur 10 d'entre elles sont terminés. La liste de ces enquêtes est donnée ci-après.

2 janv.	Déraillement au point milliaire 98,1 de la subdivision Wynyard de CP Rail à Elfros (Sask.)
4 janv.	Fuite dans un wagon citerne au point milliaire 173,2 de la subvidision Newcastle de CN à Campbellton (N.-B.)
11 janv.	Déraillement au point milliaire 102,8 de la subdivision Lac St-Jean de CN à Lac-Édouard (Qc)
28 janv.	Déraillement au point milliaire 52,7 de la subdivision Kaministiquia de CP Rail à Raith (Ont.)
12 févr.	Déraillement au point milliaire 13,37 de la subdivision Parry Sound de CP Rail à Parry Sound (Ont.)
15 févr.	Déraillement au point milliaire 96,3 de la subdivision Yale de CN à Fort Langley (C.-B.)
10 mars	Déraillement au point milliaire 57,74 de la subdivision Galt de CP Rail à Cambridge (Ont.)
2 avril	Déraillement au point milliaire 72,5 de la subdivision Kingston de CN à Bergin (Ont.)
16 avril	Incidents relatifs à des défectuosités des wagons-citernes à divers emplacements
24 mai	Fuite dans un wagon-citerne au point milliaire 26,4 de la subdivision St-Guillaume de CP Rail à Ste-Rosalie (Qc)
12 juin	Collision entre un convoi de trois locomotives en dérive et un train de marchandises au point milliaire 47,29 de la subdivision Joliette de CN à Shawinigan (Qc)
17 sept.	Collision entre un train de marchandises et un train facultatif de travaux au point milliaire 1,0 de la subdivision Little Current de CP Rail à Espanola (Ont.)

Les enquêtes sur les accidents moins graves sont faites par le personnel des bureaux régionaux du CTCF et leurs rapports sont transmis à l'administration centrale de la Commission qui en fait une analyse plus poussée et qui prend les mesures nécessaires.

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Une audience a eu lieu à Vancouver en mars 1986 pour étudier la solution privilégiée de la CCT en vue de l'élimination du transport des marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver. La décision confirme l'interdiction de faire passer les marchandises dangereuses par la rampe d'accès aux traversiers de Canadien Pacifique à compter du 15 avril 1986 et, à court terme et de façon provisoire, déroute les marchandises dangereuses vers la rampe d'accès aux traversiers de la Burlington Northern. À plus long terme, il est recommandé qu'un groupe formé de représentants des trois paliers de gouvernement à Vancouver – à savoir les gouvernements fédéral, provincial et municipal – prépare une solution au transport des marchandises dangereuses. Cette recommandation est en voie d'exécution sous la direction de Transports Canada.

Au nombre des accidents importants qui mettaient en cause des marchandises dangereuses et qui ont été traités, il convient de mentionner le déversement de bisulfate de sodium au cours d'un déraillement survenu à Sucker Lake (Ont.); le déversement d'acide sulfurique au cours d'un déraillement à Cranberry Lake (Ont.); le déversement d'acide sulfurique à Campbellton (N.-B.); la fuite d'ammoniac anhydre à Ste-Rosalie (Qc); et le déversement de soude caustique et de dichlorure d'éthylène au cours d'un déraillement à Fort Langley (C.-B.).

porté sur 3 937 milles de voies de CP Rail, 5 592 milles de voies de CN et 546 milles de voies d'autres compagnies.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage et accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces. Suite au programme mené en Colombie-Britannique et en Alberta, on a commencé en 1986 l'installation de nouveaux signaux d'avertissement rouge et blanc en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario. Il est prévu de remplacer tous les anciens signaux existant au Canada en installant progressivement ces nouveaux modèles jusqu'à l'extrémité est du pays.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre. On a également examiné les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau, en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

Des représentants de la Direction participent activement aux travaux de comités qui font des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de dispositifs d'avertissement actif aux abords des passages à niveau.

Au cours de l'année, 314 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 341 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été entrepris aux installations déjà en place.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de cinq secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1986, environ 4 400 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 000 cas, dont 517 accidents survenus à des passages à niveau, 273 déraillements et 74 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V). Comme on l'a dit précédemment, le nombre d'accidents aux passages à niveau a baissé de 15 pour cent en 1986, ce qui est considérable. Toutefois, le nombre de déraillements a été inférieur de seulement 2 pour cent à ce qu'il était l'année précédente, tandis que le nombre de collisions a augmenté dans la même proportion.

Paliers d'enquête sur les accidents

À la Commission canadienne des transports, le palier le plus élevé d'enquête sur les accidents est une enquête publique menée par les commissaires. En 1986, pareille enquête a eu lieu concernant la collision du 15 février entre un train de voyageurs et un train de marchandises arrêté au point milliaire 13,8 de la subdivision Drummondville de CN à Trudel (Qc). Le rapport de cette enquête a été rendu public le 23 octobre 1986.

Le second palier le plus élevé d'enquête sur les accidents est une enquête faite en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer* ou de l'article 81 de la *Loi nationale sur les transports*, articles en vertu desquels le personnel du CTCF est habilité à faire une enquête indépendante. L'article 81 a été invoqué en rapport avec la collision du 8 février entre un train de voyageurs et un train de marchandises au point milliaire 173,0 de la subdivision Edson de CN à Hinton (Alb.), afin d'épauler le juge René Paul Foisy chargé d'une commission d'enquête indépendante. Les conclusions de la CCT n'entrent cependant pas en ligne de compte dans l'enquête

croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 517 accidents se soient produits à des passages à niveau en 1986, le nombre de ces accidents décroît graduellement depuis de nombreuses années. On remarque, à ce chapitre, une diminution de 15 pour cent en 1986 par rapport à l'année précédente.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a versé, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, des subventions de 9 millions de dollars, prévus dans le budget de 1986, au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 570 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif.

Le CTCF compte également un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. En 1986, ce groupe a tenu quatre réunions. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des cheminots, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada – laquelle représente les sous-ministres provinciaux des Transports.

On tient un relevé informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de la compétence de la Commission. Ce relevé contient des renseignements importants aux fins de l'identification et de l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de trois croisements étagés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. De plus, en 1986, le CTCF a publié 32 ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la ville a présenté une demande officielle en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada, et un comité technique, regroupant des représentants de la ville, du gouvernement provincial, des sociétés ferroviaires et de la Commission, a terminé son examen des questions pertinentes. Une audience publique sur la phase I de la proposition de la ville quant au déplacement des voies a commencé en novembre 1986 et se poursuivra en 1987.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1986, 40 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés.

En mars et en avril 1986, tous les systèmes de signalisation des chemins de fer du Canada qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral ont été vérifiés, à la demande du ministre des Transports. Grâce à ce programme de vérification, on a pu confirmer que les signaux électriques fonctionnaient comme il se doit en territoire de signaux automatiques de canton, de commande centralisée de la circulation, ainsi qu'à tous les ponts mobiles enclenchés et à toutes les voies et tous les passages à niveau enclenchés. Le programme de vérification de la signalisation a

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1986 sont évalués respectivement à 167 787 dollars et à 2 264 010 dollars.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1986, 415 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1986, le CTCF a traité 16 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots et du personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1985, le CCSF s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés. Au fil des ans, le CCSF s'est révélé de plus en plus précieux comme point de participation des compagnies de chemin de fer et des syndicats aux délibérations du CTCF. Les discussions mi-informelles que permet le CCSF s'avèrent des plus utiles, tant pour le réglementateur que pour l'industrie réglementée.

Règlements

La Commission a publié quatre modifications du Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, nommément :

- une modification de la règle d'exploitation 290 relative aux aspects des signaux;
- une modification de la partie I de l'Annexe du Règlement n° O-8 relative aux aiguilles de la voie principale;
- une modification de la règle d'exploitation 96 au sujet de l'exploitation ferroviaire en territoire de commande centralisée de la circulation (CCC); et
- une modification de la règle d'exploitation 104B relative aux aiguilles à double commande.

Ont également été promulgués, le Règlement sur les wagons de matériel de service, CCT 1986-9 Rail, ainsi qu'une modification au Règlement sur le signalement des boîtes chaudes, dans l'ordonnance CCT 1983-2 Rail, et une modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21).

En 1986, le CTCF a approuvé des modifications au Règlement sur les sifflets et les cloches de locomotives, CRC c. 1166 (O-25), et au Règlement sur le vitrage de sécurité des trains, CCT 1982-9 Rail.

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de

à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation. Des audiences publiques ont lieu sur les principales questions de transport ferroviaire. En tout, le CTCF a consacré, en 1986, 113 jours à la tenue de 12 audiences et il a rendu 38 décisions et 1 333 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF. Les décisions du CTCF résultant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice B – I.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes : Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- les normes et règlements; et
- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemin de fer. En 1986, les bureaux régionaux ont inspecté 3 707 pièces de matériel de traction au cours de 779 visites et 27 314 wagons en 934 visites.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1986, le CTCF a inspecté 480 chaudières de chauffage, 191 chaudières fixes et 782 réservoirs à air de trains un peu partout au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1986, 5 980 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. Des inspections spéciales d'emprises ont été menées à 47 endroits en 1986 et 26 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues. De plus, huit requêtes ont été présentées en vue d'obtenir l'autorisation de construire des voies ou d'ouvrir des voies de transport de marchandises, et huit autres requêtes ont été déposées à l'égard de passages de pipeline.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1986, le Comité a reçu 216 requêtes de ce genre et rendu 200 ordonnances connexes.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.F. Walter, président
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
Paul Langlois[2]
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire grâce au pouvoir de réglementation que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Activités de réglementation

Les activités de réglementation du CTCF sont de nature technique et économique.

Sur le plan technique, la sécurité ferroviaire est le principal champ de réglementation. Il se divise en sept grandes catégories, à savoir :

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle dans le secteur ferroviaire;
- la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard;
- les passages à niveau; et
- l'élaboration de normes.

Les deux tiers des ressources humaines du CTCF ont été consacrés, en 1986, à la réglementation de la sécurité du transport ferroviaire.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment : du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La réglementation de la qualité du service est toutefois une activité dont l'importance relative a diminué et à laquelle ne sont désormais consacrés qu'un peu plus de 5 pour cent des ressources en personnel du CTCF.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est responsable des activités suivantes :

- vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral;
- analyser et élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires;
- calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et de la *Loi sur les chemins de fer*; et
- vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada Inc. par les compagnies ferroviaires.

En 1986, les subventions versées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* se sont élevées à 671 millions de dollars, et 72 millions de dollars ont été versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*. Les frais d'exploitation imputés à VIA Rail se sont établis à environ 400 millions de dollars par année aux fins du règlement des factures. Ce secteur de la réglementation économique occupe environ 30 pour cent des ressources humaines du CTCF.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et

le 31 mars 1987, 1 460 milles d'embranchements aient fait l'objet de travaux de réfection dont le coût approximatif s'élèvera à 96 millions de dollars.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1986, la construction par CP Rail du tunnel de Rogers Pass (C.-B.) s'est poursuivie à grande échelle. Un jalon important a été atteint le 24 octobre, lorsque les équipes qui creusaient à partir de l'est et de l'ouest se sont rejointes sous le mont Macdonald.

Ce projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars lorsqu'il sera terminé. Le projet prévoit la construction de vingt et un milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de onze ponts.

Le directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision de la Commission. Comme nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement, composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission, a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant leur exécution. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités de la CCT en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* est la surveillance des travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été appliqué en 1986 sous la direction du directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest.

Exploitation et tarifs

Au cours de l'année, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a fait enquête et résolu diverses plaintes portant sur des taux marchandises précis et il a fourni, au besoin, des renseignements et des conseils sur les taux et les tarifs marchandises aux commissaires, aux hauts fonctionnaires et à des organismes privés. Il a aussi répondu à de nombreuses demandes de renseignements relatives aux répercussions possibles du projet de la nouvelle *Loi nationale sur les transports*.

La Central Western Railway, compagnie albertaine, a reçu du Cabinet l'autorisation d'acheter les 108 milles de la subdivision Stettler de CN. Cette ligne sert à l'acheminement d'environ 150 000 tonnes de grain par année. La compagnie a l'intention d'échanger les wagons avec CN à Ferlow Junction et avec CP Rail à Stettler. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation a été nommé par le ministre des Transports; il est présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de producteurs céréaliers, de M. Arnold Malone, député, et de représentants de quatre compagnies céréalières situées le long de la ligne, du gouvernement provincial, de deux compagnies de chemin de fer, de l'Office du transport du grain et des collectivités situées le long de la ligne.

Le 12 septembre 1986, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement fédéral réservait des fonds excédant 50 millions de dollars à la mise en oeuvre de solutions inédites telles que la ligne de courte distance Stettler et le projet d'élévateur hors-voie de la région de l'interlac. Trois directions de la Division de l'Ouest et un avocat ont participé aux projets.

Service de trains de voyageurs

Le prototype de l'autobus sur rail de la Winnipeg Coach Sales & Services Ltd., qui était à l'essai dans le nord du Manitoba en 1986, a montré des défectuosités de conception et il a dû être retiré du service. Transports Canada a terminé ce programme. Cependant, la British Rail Engineering Ltd. poursuivra les essais, entre autres ceux de deux unités qui ont été modifiées pour soutenir les rigueurs de l'hiver canadien.

La décision nº WDR 1986-01 a été rendue le 28 janvier 1986; elle ordonne à CN de maintenir le service voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.), à certaines conditions. Le personnel de la Commission a fait une étude du service à la fin de 1986, afin de juger de la qualité et de la nécessité du service de train de voyageurs actuel entre Edmonton, Lac La Biche et Waterways. Il s'en est suivi une décision et ordonnance de la Commission enjoignant à CN, entre autres choses, de justifier qu'elle ne devrait pas exploiter un train de marchandises régulier en commun avec les trains M289 et M290 pendant une durée d'un an.

Fermetures de gares

À la suite d'audiences publiques tenues en novembre 1985, la décision nº WDR 1986-02 a été rendue en février 1986. Elle ordonne à CN d'enlever les chefs de gare et les bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermilion, Camrose, Grand Centre et Hinton (Alb.) et à Biggar et Unity (Sask.), et de remplacer les bâtiments de gare par un abri de quai de trains de voyageurs à Wainwright, Edson et Hinton ainsi qu'à Biggar et Unity. La requête visant à enlever le chef de gare et les bâtiments de gare à Lloydminster (Alb.) a été refusée.

Étude sur l'utilisation commune des voies

Cette étude, entreprise de concert en 1983 par la CCT, Transports Canada, CP Rail, CN et les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, avait pour objet de trouver des moyens d'acheminer un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires qui relient Kamloops et Matsqui (C.-B.). Le rapport final a été publié au début de 1986. Les responsables ont convenu de laisser cette affaire en suspens.

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT confie à la Division de l'Ouest la responsabilité des vérifications financières et des inspections techniques inhérentes au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1986. Une fois les embranchements remis en état, des wagons complets de marchandises d'un poids brut de 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1986, les dépenses de ce programme se chiffraient à environ 696 millions de dollars.

En 1986, les vérifications financières du travail accompli aux termes des accords de remise en état antérieurs ont été achevées. Les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections techniques et on a terminé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1987-1988. On s'attend à ce que, d'ici

l'ordonnance prohibitive nº 18 du 9 juillet 1986, respectivement.

Au cours de l'année, la Division de l'Ouest a émis en tout 323 ordonnances et 233 décisions au sujet de services de trains de voyageurs, de nouveaux permis de services aériens et de modifications à des permis existants, de changements de contrôle, de transferts de services aériens commerciaux, de croisements étagés, de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau, d'abandons de voie, d'ouvertures de services et de questions de tarifs et de taux.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1986

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	20	**51**
Requêtes totales (milles)	959	527	**1 486**
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	727	448	**1 175**
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	37	**127**
Requêtes en instance (milles)	–	9	**9**
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	**175**
Total, réseau ferroviaire permanent		**15 947,23 milles**	

Déplacement de voies ferrées à Regina

En 1984, la ville de Regina a déposé une requête en vertu de la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, au sujet de la phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, elle a présenté une requête portant sur la phase II.

CN et CP Rail ont demandé un contrôle judiciaire en Cour fédérale, Division de première instance, des agissements de la Commission dans l'acceptation de la requête relative à la phase I. Cette demande a été rejetée en novembre 1985. La Cour d'appel fédérale a entendu un appel de cette demande en juin 1986 et l'a rejeté. Une autre demande adressée à la Cour suprême du Canada a été refusée le 18 décembre 1986.

CN et CP Rail ont aussi demandé l'autorisation d'en appeler à la Cour d'appel fédérale d'une décision de la Commission selon laquelle la requête relative à la phase I était conforme. En février 1986, la Cour d'appel fédérale leur a refusé cette autorisation.

La requête concernant la phase II est à l'étude. Une audience publique sur la requête relative à la phase I a eu lieu à Regina (Sask.) le 3 novembre 1986.

Solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires

La Division de l'Ouest s'occupe activement de mettre en oeuvre, de suivre et d'évaluer les solutions nouvelles à l'exploitation usuelle des embranchements ferroviaires au Canada.

Une enquête présidée par M. J.M. McDonough, commissaire principal pour la Division de l'Ouest, a été entamée à la fin de 1984 afin d'examiner des solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires au Canada. Les commissaires R.J. Orange et D.H. Chapman y ont aussi participé. Le rapport d'enquête, publié en juin 1985, propose que des projets-pilotes, tels des lignes ferroviaires sur courtes distances et des élévateurs hors-voie, soient lancés pour mettre à l'épreuve les solutions de remplacement possibles des embranchements classiques.

L'une de ces solutions était le projet d'établissement d'un élévateur hors-voie dans la région de l'interlac au Manitoba. Depuis le 1er août 1986, le grain n'est plus transporté par chemin de fer à partir des élévateurs de Fisher Branch et de Broad Valley (Man.). Plutôt, il est acheminé par camion commercial jusqu'à un élévateur intermédiaire situé à Arborg (Man.), où il est chargé à bord de wagons-trémies puis transporté jusqu'à Thunder Bay. Le lancement officiel de ce projet a eu lieu à Fisher Branch le 12 septembre 1986. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation, présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de trois producteurs céréaliers de la région, de M. Felix Holtmann, député, et de représentants de CN, de CP Rail, de la Manitoba Pool Elevators Ltd. et de l'Office du transport du grain, se réunit périodiquement dans la région de l'interlac au Manitoba.

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 aux termes d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait faire sentir sa présence de façon plus visible dans l'Ouest du Canada.

La Division, dont l'administration centrale se trouve à Saskatoon, a rapproché la Commission des Canadiens de l'Ouest du pays. Elle facilite les rapports avec les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs industriels, les compagnies céréalières, les administrations des villes, des villages et des collectivités et tous les particuliers qui font usage des transports dans l'Ouest du Canada. La Commission peut ainsi fournir plus rapidement les renseignements demandés et donner suite tant aux requêtes officielles qu'aux plaintes officieuses.

Deux commissaires, membres de tous les comités modaux, ainsi qu'un petit groupe de spécialistes et d'employés de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

En 1986, la Division de l'Ouest a tenu deux audiences publiques de réexamen de requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires. Ces requêtes portaient sur les subdivisions suivantes :

- la subdivision Porter de CN, au sujet de laquelle une audience publique a eu lieu le 19 août 1986, à Cando (Sask.), en vue de réexaminer la requête de CN en abandon du tronçon de voie de 18,0 milles situé entre Oban et Cando (Sask.); et

- la subdivision Corning de CN, au sujet de laquelle une audience publique a eu lieu le 21 août 1986, à Corning (Sask.), en vue de réexaminer la requête de CN en abandon du tronçon de voie de 14,4 milles situé entre Peebles et Corning (Sask.).

À l'issue de ces audiences, CN s'est vu ordonner de poursuivre l'exploitation de ces deux subdivisions. En outre, deux comités locaux, présidés par le directeur de l'Exploitation ferroviaire, ont été mis sur pied afin d'examiner des solutions de remplacement pour le transport du grain des élévateurs situés le long des subdivisions Porter et Corning. Des représentants des comités locaux de maintien des embranchements, des compagnies céréalières, du gouvernement de la Saskatchewan et de CN siègent à ces comités.

Parmi les autres activités relatives aux embranchements ferroviaires des Prairies en 1986, il convient de mentionner les suivantes :

- l'achèvement d'un raccordement entre la subdivision Kerrobert de CP Rail et la subdivision Dodsland de CN, près de Dodsland (Sask.), la cession du tronçon de voie situé entre Dodsland et Smiley à CP Rail et l'abandon de 51,2 milles de l'ancienne subdivision Dodsland de CN, de Dodsland jusqu'à Biggar (Sask.), en conformité avec l'ordonnance nº WDR 00618 du 31 décembre 1981;

- l'abandon, conformément aux ordonnances nºs WDR 1986-00212, WDR 1986-00214 et WDR 1986-00213, de 10,7 milles de la subdivision Demay de CN, de 52,6 milles de la subdivision Brazeau de CN et de 20,16 milles de la subdivision Lac La Biche, respectivement, et l'abandon de 20,74 milles de la subdivision Amiens de CN et de 9,0 milles de la subdivision Oakland de CN, en conformité avec les ordonnances nºs WDR 1984-00190 et WDR 1986-00105, respectivement; et

- l'enlèvement de 27,2 milles de la subdivision Lac du Bonnet de CP Rail et de 1,7 mille de la subdivision Cudworth de CN du réseau ferroviaire permanent, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive nº 3 du 29 octobre 1986 et

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	1 274	2 153	(879)
Transports ferroviaires	3 161	3 365	(204)
Transports par véhicule à moteur	146	212	(66)
Autres transports	317	421	(104)
Recherche et analyse	762	1 318	(556)
Administration	1 123	1 729	(606)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 103	1 872	(769)
Comité de la politique en matière de transport international	2	1	1
Comité des transports par véhicule à moteur	6	60	(54)
Comité des transports par chemin de fer	2 672	2 628	44
Comité des transports par eau	271	349	(78)
Division de l'Ouest	321	434	(113)
Direction de la recherche	446	801	(355)
Direction de l'exploitation et des tarifs	327	441	(114)
Administration et soutien	1 635	2 612	(977)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	6 059	6 551	(492)
Transports ferroviaires	15 354	14 581	773
Transports par véhicule à moteur	2 265	2 208	57
Autres transports	1 562	1 694	(132)
Recherche et analyse	4 784	4 957	(173)
Administration	6 158	6 921	(763)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 232	5 677	(445)
Comité de la politique en matière de transport international	31	134	(103)
Comité des transports par véhicule à moteur	148	136	12
Comité des transports par chemin de fer	13 415	12 559	856
Comité des transports par eau	1 287	1 310	(23)
Division de l'Ouest	804	817	(13)
Direction de la recherche	3 121	3 277	(156)
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 486	3 392	94
Administration et soutien	8 658	9 610	(952)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1986	1985	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	135,1	161,8	(26,7)
Transports ferroviaires	288,1	295,4	(7,3)
Transports par véhicule à moteur	57,1	61,4	(4,3)
Autres transports	33,0	36,1	(3,1)
Recherche et analyse	82,9	102,0	(19,1)
Administration	155,2	186,7	(31,5)
Total	**751,4**	**843,4**	**(92,0)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1986	1985	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	120,7	145,7	(25,0)
Comité de la politique en matière de transport international	1,8	1,7	0,1
Comité des transports par véhicule à moteur	1,3	2,4	(1,1)
Comité des transports par chemin de fer	250,0	253,7	(3,7)
Comité des transports par eau	26,9	29,5	(2,6)
Division de l'Ouest	17,8	19,1	(1,3)
Direction de la recherche	52,1	67,0	(14,9)
Direction de l'exploitation et des tarifs	84,6	91,3	(6,7)
Administration et soutien	196,2	233,0	(36,8)
Total	**751,4**	**843,4**	**(92,0)**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	7 333	8 704	(1 371)
Transports ferroviaires	18 515	17 946	569
Transports par véhicule à moteur	2 411	2 420	(9)
Autres transports	1 879	2 115	(236)
Recherche et analyse	5 546	6 275	(729)
Administration	7 281	8 650	(1 369)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

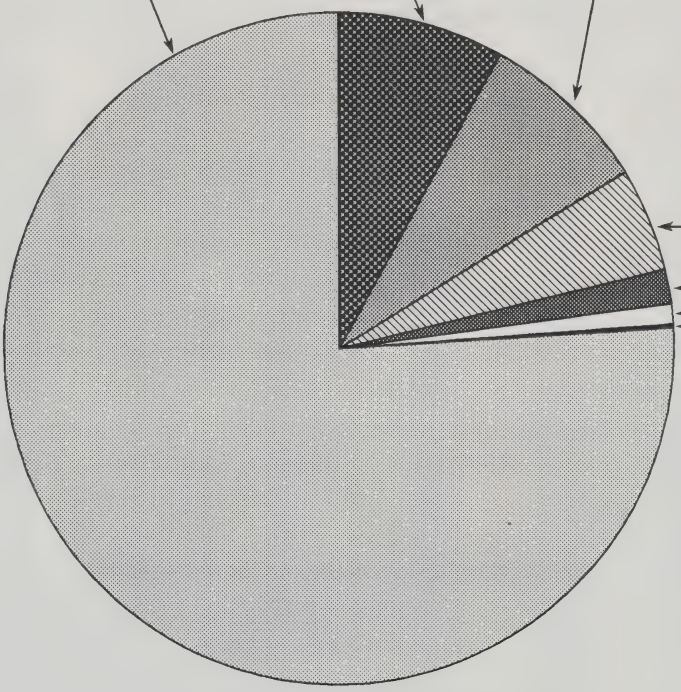
Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	6 335	7 549	(1 214)
Comité de la politique en matière de transport international	33	129	(96)
Comité des transports par véhicule à moteur	154	196	(42)
Comité des transports par chemin de fer	16 087	15 187	900
Comité des transports par eau	1 558	1 665	(107)
Division de l'Ouest	1 125	1 251	(126)
Direction de la recherche	3 567	4 078	(511)
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 813	3 833	(20)
Administration et soutien	10 293	12 222	(1 929)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Comparaisons – Subventions et contributions

	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	72 874	59 260	13 614
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	71 740	61 080	10 660
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	671 869	495 456	176 413
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 200	1 500	(300)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	13 564	15 693	(2 129)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	8 859	6 502	2 357
Contributions à l'Opération Gareautrain	–	194	(194)
Total	**840 106**	**639 685**	**200 421**

Estimation des dépenses budgétaires pour 1986



Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

671 869 000 $
(495 456 000 $)
76,0 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

71 740 000 $
(61 080 000 $)
8,0 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

72 874 000 $
(59 260 000 $)
8,3 %

Administration

42 965 000 $
(46 110 000 $)
5,0 %*

* 4 % Traitements
1 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

13 564 000 $
(15 693 000 $)
1,6 %

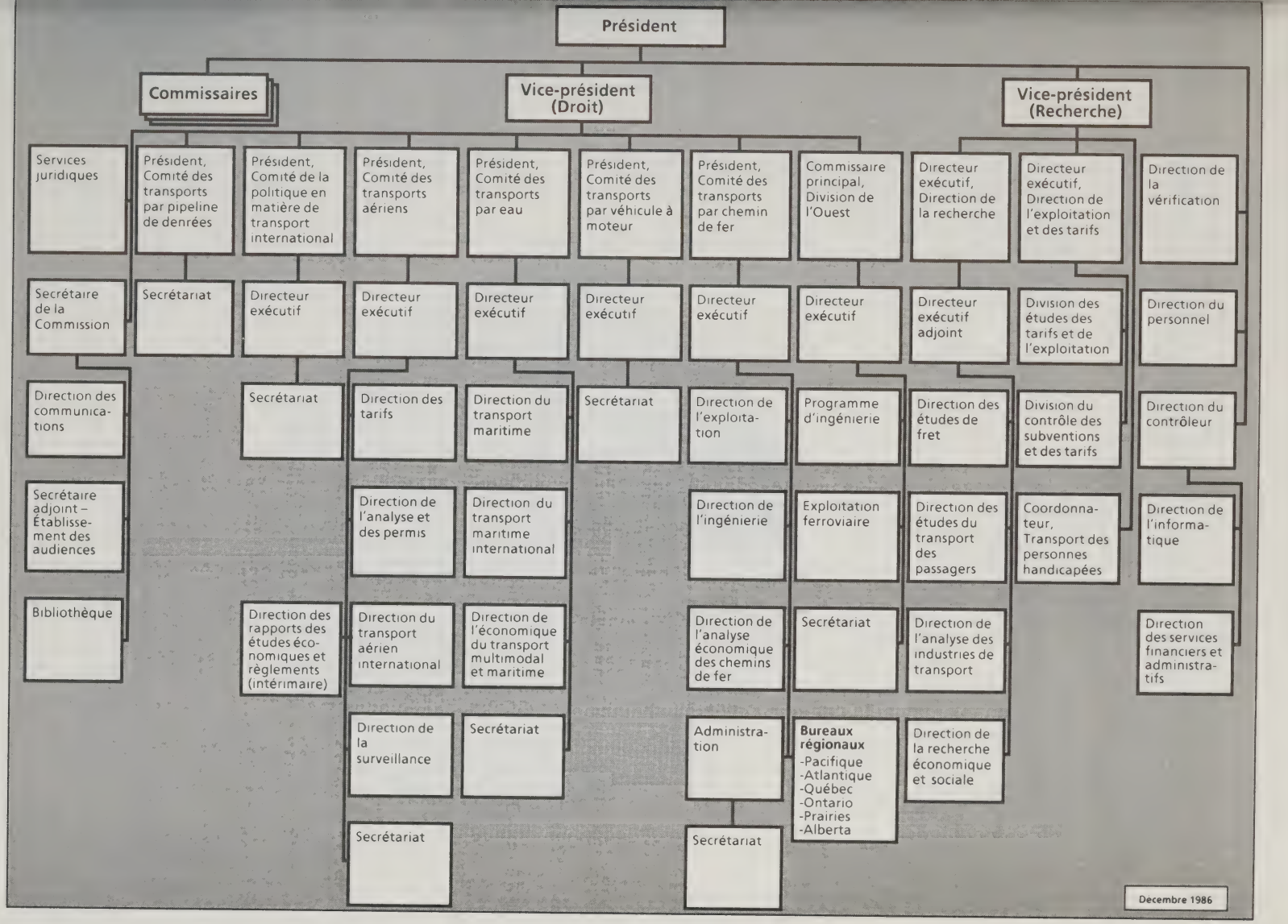
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*

8 859 000 $
(6 696 000 $)
1,0 %

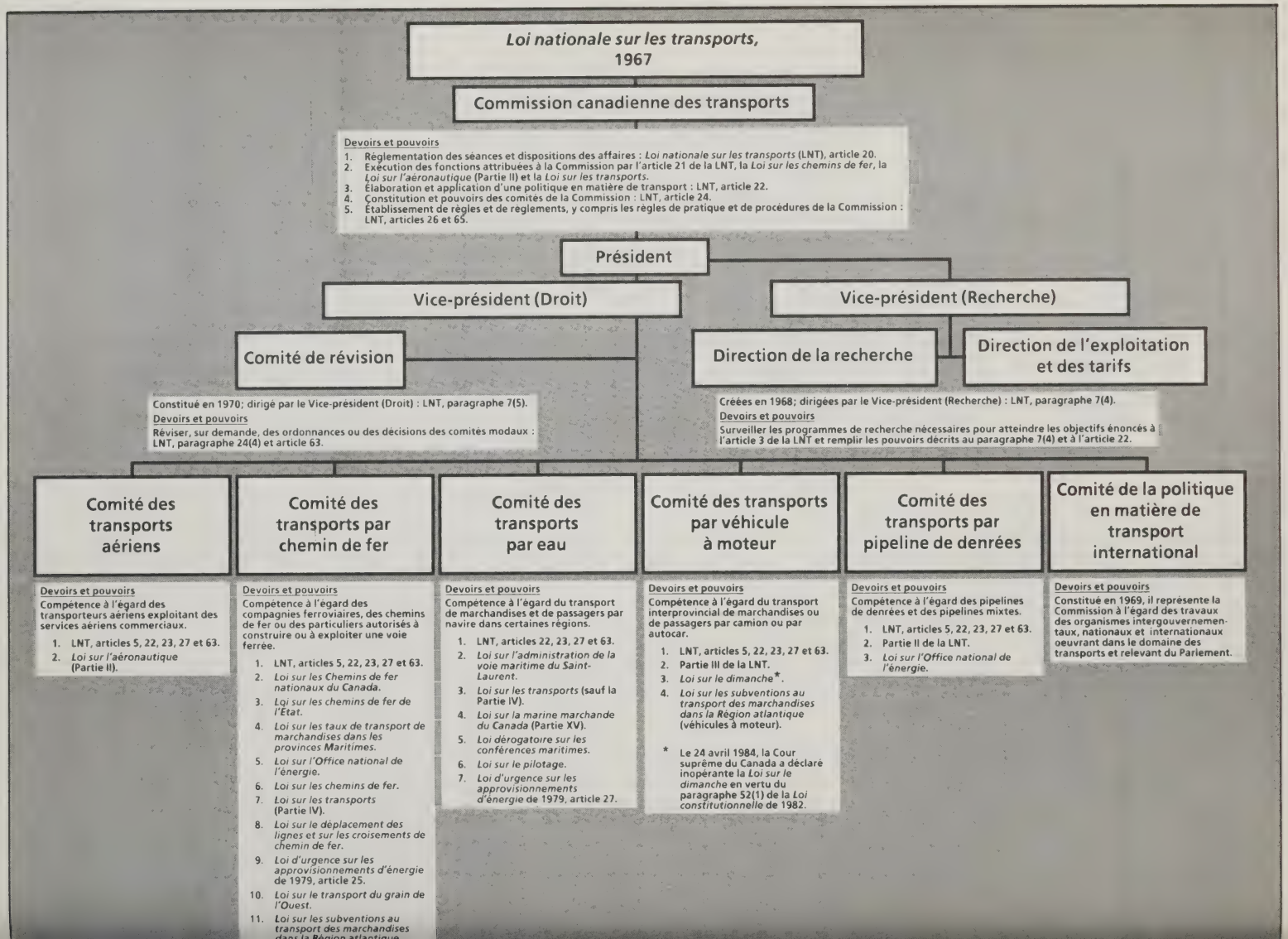
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

1 200 000 $
(1 500 000 $)
0,1 %

Remarque : Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1985. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.


Président
Commissaires
Vice-président (Droit)
Vice-président (Recherche)
Services juridiques
Président, Comité des transports par pipeline de denrées
Président, Comité de la politique en matière de transport international
Président, Comité des transports aériens
Président, Comité des transports par eau
Président, Comité des transports par véhicule à moteur
Président, Comité des transports par chemin de fer
Commissaire principal, Division de l'Ouest
Directeur exécutif, Direction de la recherche
Directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs
Direction de la vérification
Secrétaire de la Commission
Secrétariat
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif
Directeur exécutif adjoint
Division des études des tarifs et de l'exploitation
Direction du personnel
Direction des communications
Secrétariat
Direction des tarifs
Direction du transport maritime
Secrétariat
Direction de l'exploitation
Programme d'ingénierie
Direction des études de fret
Division du contrôle des subventions et des tarifs
Direction du contrôleur
Secrétaire adjoint – Établissement des audiences
Direction de l'analyse et des permis
Direction du transport maritime international
Direction de l'ingénierie
Exploitation ferroviaire
Direction des études du transport des passagers
Coordonnateur, Transport des personnes handicapées
Direction de l'informatique
Bibliothèque
Direction des rapports des études économiques et règlements (intérimaire)
Direction du transport aérien international
Direction de l'économique du transport multimodal et maritime
Direction de l'analyse économique des chemins de fer
Secrétariat
Direction de l'analyse des industries de transport
Direction des services financiers et administratifs
Direction de la surveillance
Secrétariat
Administration
Bureaux régionaux
-Pacifique
-Atlantique
-Québec
-Ontario
-Prairies
-Alberta
Direction de la recherche économique et sociale
Secrétariat
Decembre 1986

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél. : (604) 666-0012

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.-E., Pièce 372
C.P. 2917
Succursale «M»
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél. : (403) 292-4811

Commission canadienne des transports
433, rue Main, Pièce 700
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél. : (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
20, rue Toronto, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 2B8

Tél. : (416) 973-9820

Commission canadienne des transports
Édifice public Dominion
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél. : (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél. : (506) 857-7040

Division de l'Ouest de la CCT

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 6G7

Tél. : (306) 975-5201
Télex : 074-2693

places d'un aéronef affecté à un service d'affrètement avec réservation anticipée (intérieur), quelle que soit la capacité de l'aéronef. Auparavant, ce «remplissage» était permis uniquement dans le cas des gros aéronefs.

Transport par eau

Commerce maritime

À la demande du ministre des Transports, le Comité des transports par eau (CTE) et la Direction de la recherche ont terminé la seconde phase d'une étude en deux volets sur le commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud.

La première partie de l'étude exposait principalement les faits et portait surtout sur l'Amérique du Sud; elle a été terminée en 1985. La seconde partie visait à dégager les vues des parties canadiennes intéressées à l'égard d'une série d'options qui s'offrent au gouvernement fédéral pour régler les problèmes liés au commerce maritime avec l'Amérique du Sud; elle a été remise au Ministre en octobre 1986.

Dans l'ensemble, le secteur du commerce maritime au Canada favorise l'une ou l'autre des deux options les moins interventionnistes et rejette le recours à des mesures coercitives.

Navigation dans le Nord

Divers faits au cours de l'année ont eu des répercussions néfastes sur les volumes de trafic et les résultats financiers des transporteurs maritimes qui exploitent leurs services sur le réseau du lac Athabasca, sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest.

Étant donné l'inquiétude manifestée concernant l'offre soutenue de services de réapprovisionnement maritime dans le Nord, et en conformité avec la politique du CTE de suivre la situation de près, le Comité a commandé des études économiques et financières des résultats d'exploitation pour 1986, y compris des évaluations des perspectives pour 1987.

Une étude économique du réseau de l'Athabasca a été terminée au cours de l'année. Une étude similaire portant sur le fleuve Mackenzie et les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest sera achevée en janvier 1987.

Frais de pilotage

Le CTE a achevé au commencement de l'année trois enquêtes qu'il avait entamées en 1985 sur les frais de pilotage.

Les enquêtes visaient l'Administration de pilotage des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Les décisions pertinentes ont été rendues le 28 février, le 4 avril et le 7 mars, respectivement.

Ces enquêtes ont permis au CTE de donner un aperçu distinct des questions économiques liées au pilotage maritime dans l'Est du Canada. Un rapport de synthèse sur le sujet a été préparé et transmis au Ministre.

dépenses du gouvernement fédéral, des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer.

Transport aérien

Transport des personnes atteintes d'invalidité

Au cours de l'année, le Comité des transports aériens (CTA) a beaucoup fait valoir les droits des personnes atteintes d'invalidité et des personnes obèses.

En novembre, le CTA a annulé un tarif d'Air Canada qui autorisait le transporteur à passer outre la détermination qu'une personne atteinte d'invalidité fait de sa propre autonomie. Dans cette décision sans précédent, le CTA conclut que le tarif désavantage indûment les personnes atteintes d'invalidité. Mme Ruth Adelia de Regina avait porté plainte au CTA en novembre 1985 parce qu'elle s'était vu refuser l'embarquement à bord d'un vol d'Air Canada du fait que le transporteur la jugeait incapable de se suffire, bien qu'elle ait déjà voyagé par avion auparavant.

Le CTA a donc ordonné à Air Canada de remplacer son tarif par un autre selon lequel la compagnie est tenue d'accepter la détermination que fait une personne atteinte d'invalidité de son autonomie.

En décembre, un panel spécial du CTA a recommandé de modifier le Règlement sur les transporteurs aériens afin d'éliminer toute discrimination à l'endroit des personnes atteintes d'invalidité et obèses. Le panel a conclu que les transporteurs font preuve de discrimination lorsqu'ils exigent qu'une personne accompagnant un voyageur atteint d'invalidité paie un taux ou qu'ils exigent plus que le prix d'une place pour une personne obèse.

Le panel a conclu que rien ne corrobore l'allégation des transporteurs selon laquelle la mise en oeuvre d'une politique tarifaire particulière pour les personnes atteintes d'invalidité et obèses entraînerait des frais extraordinaires. Selon le panel, pareille politique ne prêterait pas à abus s'il existait une structure administrative appropriée.

Voyage pour raison de compassion

En avril, le CTA a donné aux transporteurs aériens l'autorisation d'offrir leur taux le plus bas aux personnes qui doivent faire un voyage pour raison de compassion. Par le passé, les transporteurs devaient demander une exemption au CTA lorsqu'ils offraient des prix réduits aux personnes qui devaient se déplacer de toute urgence pour cause de blessure, de maladie ou de décès, parce que les taux en cause ne faisaient l'objet d'aucune des restrictions généralement assorties aux tarifs réduits, telles que l'achat anticipé ou la durée de séjour minimum.

Tous les transporteurs qui fournissent un service à horaire fixe ou un service d'affrètement, national ou international, peuvent maintenant offrir ces prix réduits.

Protection de route

Aux termes de modifications apportées au Règlement sur les transporteurs aériens en novembre, tous les transporteurs aériens qui offrent des services d'affrètement de classe 4 sont maintenant exemptés de l'application des conditions de protection de route énoncées dans leurs permis à l'égard de points du Sud du Canada qui sont situés sur les routes de transporteurs des classes 1 et 2.

L'exemption touche tous les points à l'exception de quelques points protégés qui sont mentionnés dans l'annexe XV, paragraphe 20(6), du Règlement sur les transporteurs aériens.

Souplesse d'établissement des prix

En septembre, le CTA a donné aux transporteurs aériens à horaire fixe une plus grande latitude dans l'établissement de leurs prix, en les autorisant à déposer la plupart des modifications tarifaires à un jour d'avis, sauf s'il s'agit d'une augmentation de tarif de la classe économique et de changements des conditions de transport, auxquels cas la période d'avis reste de 14 jours.

En ce qui a trait aux services d'affrètement, le CTA a dégagé les exploitants d'hélicoptères de la nécessité de s'en tenir à leurs tarifs d'affrètement lorsqu'ils soumissionnent en réponse à un appel d'offres. Le Comité a aussi proposé d'accorder la même latitude aux transporteurs qui offrent des services d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure fixe.

Affrètements avec réservation anticipée

Des modifications apportées au Règlement sur les transporteurs aériens au cours de l'année autorisent la vente au public du tiers, au plus, des

conséquence. Le plus grave fut la collision entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises de CN le 8 février, à Hinton (Alb.), dans lequel vingt-trois personnes ont péri. Le ministre des Transports a ordonné une enquête indépendante sur cette affaire et l'a confiée au juge René Paul Foisy.

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a mené une enquête publique au sujet de la collision survenue le 18 février à Bernières (Qc) entre un autre train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises de CN. Cet accident n'a causé aucune perte de vie, mais 42 des 191 passagers et membres de l'équipe de train ont été blessés, certains grièvement. L'audience publique a commencé à peine six jours après l'accident. Le rapport a été publié le 23 octobre dernier et des mesures donnant suite aux nombreuses recommandations formulées sont en voie de mise en oeuvre.

Plusieurs autres déraillements passablement graves se sont aussi produits durant la même période. Le CTCF a fait enquête à leur sujet en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*.

À la demande du ministre des Transports, le CTCF a fait le relevé de tous les déraillements et de toutes les collisions survenus depuis 1984. Cette étude a montré qu'en dépit de l'épidémie d'accidents graves durant le premier trimestre de 1986, la sécurité des chemins de fer a été meilleure ces dernières années. Le rapport indique qu'il n'y avait pas lieu, d'après le bilan antérieur, de s'attendre aux nombreux accidents qui se sont produits.

Trains sans fourgon de queue

À la suite d'une décision rendue le 25 septembre, le CTCF a commencé les essais de performance et de fiabilité des moniteurs de queue, dispositifs qui, selon les compagnies de chemin de fer, peuvent exécuter en toute sûreté un bon nombre des fonctions de surveillance de l'équipe de queue. Le CTCF a aussi entrepris une étude sur place des activités dont s'acquitte actuellement cette équipe.

Ces essais se sont poursuivis pendant la plus grande partie de 1986 et des rapports ont été publiés. En octobre, à Hull (Qc), le CTCF a repris l'audience relative aux requêtes déposées par CN et CP Rail en vue d'exploiter des trains sans fourgon de queue. L'audience s'est poursuivie en décembre à Moose Jaw et à Montréal. D'autres séances auront lieu à Toronto, à Moncton, à Edmonton, à Vancouver et à Winnipeg au cours de la prochaine année.

Santé et sécurité au travail

Le CTCF a élargi ses travaux sur la santé et la sécurité au travail des employés des chemins de fer, en prévision des nouveaux règlements qui seront édictés en vertu de la Partie IV du *Code canadien du travail*, laquelle devrait entrer en vigueur le 31 mars 1987. À l'heure actuelle, les employés affectés à l'exploitation des trains sont protégés aux termes de règlements édictés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et administrés par le CTCF. Les autres employés des chemins de fer, tels les garçons de voiture de VIA Rail, sont assujettis aux règlements pris par Travail Canada en vertu du *Code canadien du travail*. À compter du printemps prochain, cependant, le CTCF sera responsable de l'administration des règlements visant ces deux groupes d'employés, aux termes de la Partie IV du *Code canadien du travail*.

Économique

Chaque année, le CTCF est tenu par la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* de déterminer les taux marchandises applicables au transport du grain des Prairies jusqu'à Thunder Bay, Vancouver, Prince Rupert et Churchill. Cette loi oblige aussi le CTCF à fixer la part des taux marchandises que doivent payer les expéditeurs et le gouvernement fédéral. Tous les quatre ans, le CTCF doit faire un examen exhaustif des coûts de ce transport. Le premier a été achevé en mars.

Il incombe aussi au CTCF de vérifier les frais facturés à VIA Rail par CN et CP Rail à l'égard de ses services voyageurs. À la fin de 1986, le CTCF a décidé de procéder à une étude circonstanciée de la convenance des méthodes de calcul de ces frais. Cette étude ne sera pas terminée avant la fin de 1987.

Qualité du service

Au cours de l'année écoulée, le CTCF a intensifié son programme d'examen des abandons d'embranchements. En conséquence, les lignes non rentables qu'il faut continuer d'exploiter dans l'intérêt public sont maintenues, tandis que les lignes sur lesquelles il y a très peu de circulation peuvent être abandonnées plus promptement. La filière d'examen accélérée du CTCF réduit donc les

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967 en vertu de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), la Commission canadienne des transports (CCT) succéda à la Commission des transports du Canada (chemins de fer), à la Commission des transports aériens et à la Commission maritime canadienne, organismes de réglementation qu'elle fusionna en une même entité.

En réunissant ainsi les divers organismes de réglementation des transports, la LNT a tout simplement pour objet «de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées».

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la CCT concernant une demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche tandis que l'autre s'occupe de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1986, les comités de la CCT ont rendu 935 décisions et délivré 1 887 ordonnances; ils ont tenu 15 audiences en 90 séances.

Politique des transports

Au cours de la dernière année, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-18, nommément la nouvelle *Loi nationale concernant les transports*. Ce projet de loi rendra exécutoire les propositions formulées dans l'énoncé de principe intitulé *Aller sans entraves*, publié au cours de l'été de 1985.

La nouvelle loi créera l'Office national des transports en remplacement de l'actuelle Commission. Le projet de loi conserve une partie des articles de la LNT de 1967, mais il prévoit en outre des contrats confidentiels pour les expéditeurs des chemins de fer, une intensification de la concurrence intramodale, un allégement de la réglementation du transport aérien commercial, le recours à l'arbitrage des taux par les expéditeurs et les transporteurs et la protection de la spécificité des services de transport aérien et maritime dans le Nord.

Afin d'aider à la formulation de la Loi , des membres du personnel de la Commission ont été détachés au Bureau de la réforme des règlements économiques, au cabinet du ministre des Transports. De plus, une équipe de transition a été formée pour planifier le passage de la Commission au nouvel Office.

POINTS SAILLANTS DE 1986

Transport par chemin de fer

Sécurité ferroviaire

Le premier trimestre de 1986 a été marqué par de nombreux accidents ferroviaires de

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 17

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 35

Comité des transports par eau 43

Comité des transports par véhicule à moteur 49

Comité de la politique en matière de transport international 51

Comité des transports par pipeline de denrées 53

Comité de révision 55

Direction de la recherche 57

Direction de l'exploitation et des tarifs 61

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 67

Appendices 79

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1986

Président intérimaire et vice-président (Droit) : J. David Thompson, c. r.

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé[1]

Commissaires :

M.D. Armstrong[2]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.F. Walter
Révision	J. David Thompson, c. r.
Transports par eau	R.J. Orange[4]
	Anne-Marie Trahan, c. r.[3]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Fin de mandat le 4 août 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.
[4] Nomination à la présidence du CTE le 27 juin 1986.

Emplacement

Édifice Jules-Léger
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél. : (819) 997-6567
Télex : 053-4254

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Bureau du Président | Office of the President

L'honorable John C. Crosbie
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le vingtième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

Le vingtième rapport annuel 1986 de la Commission canadienne des transports a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de bureautique.

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987
N° de catalogue TT1-1986
ISBN 0-662-54864-7

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le vingtième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1986

Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le vingtième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1986

Canada

AUG 26 1987